



திங்கட்கிழமை, 1969 மார்ச் 24.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர், புலவர் கா. கோவிந்தன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள் விடைகள்

வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 431 முதல் 435 வரை பிறகு எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

மதுராந்தகம் வட்டத்தில் வீட்டு மனை கோரி மனுக்கள்.

* 436 வினா : திரு கொளத்தூர் கோதண்டம் : மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார, அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) மதுராந்தகம் வட்டம், ஏறுவாக்கம், கெ.கெ. புதூர், ஜானகி புரம், வையாலூர், கத்திரிச்சேரி போன்ற கிராமங்களில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் வீட்டு மனைகளுக்கு மனு போட்டு நீண்ட நாட்களாகியும் இதுவரை நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமலிருப்பது அரசிற்குத் தெரியுமா?

(இ) ஆம் எனில், துரித நடவடிக்கை எடுக்கும் உத்தேசமுள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : (அ), and (இ) செங்கற்பட்டு மாவட்டம், மதுராந்தகம், ஏறுவாக்கம், புதூர், ஜானகி புரம், வையாலூர், கத்திரிச்சேரி கிராமங்களைச் சேர்ந்த அரிசனங்களுக்கு வீட்டு மனைகள் வழங்கும் பொருட்டு நிலம் வழங்கப்படுதல் சட்டத்தின் கீழ் நிலங்களை ஒருவகைப்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கையை அரசாங்கம் எடுத்து வருகிறது.

திரு கே. வினாயகம் : அரிஜன மக்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொள்வதற்கு மனை கொடுப்பது நல்ல யோசனைதான். ஆனால் அதற்காக நிலங்கள் ஆர்ஜிதம் செய்யப்படுவது எந்த அடிப்படையிலே செய்யப்படுகிறது? ஒருசில நஞ்சை நிலமும் புஞ்சை நிலமும் பட்டா இருக்கிற நிலங்கள் கூட ஆர்ஜிதம் செய்யப்படுகிறதே—அதே இடத்தில் புறம்போக்கு நிலங்கள் இருந்தாலும்—அதுபற்றி அமைச்சரவர்கள் என்ன கருதுகிறார்கள்?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : கூடுமானவரை சர்க்கார் புறம்போக்கு நிலத்தைதான் ஆர்ஜிதம் செய்துவருகிறது. ஆனால், அரிஜன மக்கள் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற பகுதிகளைவிட்டு நெடுந் தொலைவிலே ஆர்ஜிதம் செய்து கொடுத்தால் அவர்கள் வர மறுக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக பட்டா நிலங்களையும் ஆர்ஜிதம் செய்யவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. உணவு தட்டுப்பாட்டையொட்டி அதிகப்படியான விலையுள்ள நஞ்சை தான் இருக்கிறது. வேறு புஞ்சை இல்லையென்றால் அதிகப்படியான நஞ்சை குறைந்த அளவிற்கு ஒரு சென்ட், இரண்டு சென்ட், மூன்று சென்ட் என்ற அளவிற்கு வீட்டு மனைக்காக கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி செய்கிறது.

திரு பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, நிலத்தைக் கையகப்படுத்துவதில் நிறைய காலதாமதம் ஏற்படுவதாக பொதுவாக கருத்து இருக்கிறது. அதை விரைவிலேயே நடவடிக்கை எடுத்து முடிக்க அரசாங்கம் முயற்சி செய்யுமா?

[1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : காலதாமதம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் பட்டா நிலங்களாக இருப்பதால் அதைத் தருவதற்கு சொந்தக்காரர்கள் மறுத்து வழக்குமன்றங்களுக்குச் சென்று விடுகிறார்கள். அரிஜன மக்கள் வசிக்கின்ற இடத்திற்கு அருகாமையிலேயே இடங்களைத் தேர்ந்தெடுக்கவேண்டி இருப்பதால் அதனால் தாமதம் ஆகிறது. இன்னும் வழக்கு மன்றங்களுக்குச் சென்று விடுவதால் இவ்வளவு தாமதம் ஆகிறது.

திரு சி. வீரமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிலங்களை அரிஜனங்களுக்கு ஆர்ஜிதப்படுத்திக் கொடுப்பதில் 3, 4 மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள புறம்போக்கு நிலங்களைத் தருகிறார்கள். அப்படித் தருவதால் அங்கு குடிபோக அவர்களுக்கு வசதி இல்லாத காரணத்தால் அருகிலே இருக்கின்ற நஞ்சை நிலங்களையோ அல்லது புஞ்சை நிலங்களையோ துரிதமாக ஆர்ஜிதம் செய்து அவர்களுக்குக் கொடுக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : அதிக தொலைவில் புறம்போக்கு நிலங்கள் இருந்தால் அரிஜன மக்கள் அங்கு செல்ல முறுக்கிறார்கள். அவர்கள் வாழ்கின்ற பகுதியிலேயே அவர்களுக்கு இடம் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. அப்படி இடம் கொடுக்கின்றபோது அது பட்டா நிலமாக இருந்தால் நிலத்தினுடைய சொந்தக்காரர்கள் அப்படிக்கஷன் செய்கிறார்கள். சில நேரங்களில் வழக்கு மன்றங்களுக்குச் சென்று விடுகிறார்கள். அவற்றையெல்லாம் பரிசீலனை செய்வதிலே கால தாமதம் ஆகிறது. எவ்வளவு சீக்கிரத்திலே கொடுக்க முடியுமோ அந்த அளவிற்கு அர்ஜன்சி கிளாஸ்—அவசர சட்டம் என்ற முறையிலே விளையலே எடுத்துக்கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி செய்துகொண்டிருக்கிறது.

திரு ஆர். கருப்பையா : அரிஜனங்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற வீட்டு மனைகளில் வீடு கட்டிக் கொள்வதற்கு அவர்களுக்குப் போதிய வருவாய் இல்லாத காரணத்தினால் வீடு கட்டிக்கொள்ள முடியவில்லை. எனவே அவர்கள் வீடு கட்டிக்கொள்ள வசதியாக இருப்பதற்கு ரூ. 1,000 கடன் தவணையில் கொடுக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : ஏற்கெனவே இருந்த அரசு பல் இடங்களில் அவர்கள் வீடுகட்டிக்கொள்ள மனைகள் கொடுத்து அவர்கள் ஆறு, ஏழு ஆண்டுகள் வீடுகள் கட்ட முடியாத நிலைமையில் இருப்பதைப் பார்த்து, புதிய அரசு வந்த பிறகு அவர்கள் உடனடியாக அந்த இடங்களில் வீடுகளைக் கட்டிக்கொள்ளவேண்டுமென்று ஒரு எச்சரிக்கை விடுத்தது. நீங்கள் ஆறு மாதங்களுக்குள் வீடுகளைக் கட்டிக்கொள்ளுங்கள், இல்லையென்றால் திருப்பிக் கொடுத்துவிடுங்கள் என்று எச்சரிக்கை செய்தோம். அந்த எச்சரிக்கை நல்ல பலன் அளித்தது. அந்த எச்சரிக்கையின் காரணமாக 86,000 வீட்டு மனைகளிலே, 13,000 வீட்டு மனைகளில் வீடுகள் கட்டப்பட்டன. இன்னமும் கட்டப்படாமல் இருப்பதற்குக் காரணம் அவர்கள் பொருளாதார நிலையில் மிகமிக பின்தங்கிய நிலையில் இருப்பதன் காரணமாகத்தான் கட்ட முடியாமல் இருக்கிறார்கள். அப்போதிருந்த அரசு அவர்களுக்கு நஞ்சை நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்துகொடுத்தது. அந்த நிலத்தில் மூன்று, நான்கு அடி பள்ளம் இருக்கிறது. வீடுகள் கட்ட வேண்டுமானால் அந்தப் பள்ளத்தை மேடாக்கவேண்டியிருக்கிறது. மேடாக்குவதற்கு அந்த அரசு எந்த உதவியும் செய்யவில்லை. இப்போது அதைச் செய்யவேண்டுமென்றால் லட்சக்கணக்கான ரூபாய் செலவாகும். எப்படியாவது அவர்கள் குடிசை களையாவது போட்டுக்கொள்வதற்கு உதவ வேண்டுமென்ற முறையில் அவர்களுக்கு ரூ. 125 மான்யமாகவும், ரூ. 125 வீட்டியில்லாத கடனாகவும்—அதைப் பொருளாகவோ அல்லது அவர்கள் விரும்புகிற முறையில் பணமாகவோ கொடுக்கின்ற அளவில்—அந்த இடங்களை ஓரளவிற்கு மேடாக்கிக் கொள்ளும் வகையில் ரூபாய் 50 ஆக, மொத்தம் ரூபாய் 300

1969 மார்ச் 24]

கொடுத்து அந்த இடங்களில் அவர்கள் வீடு கட்டிக்கொள்வதற்கேற்ற வகையில் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலே அவர்கள் வீடுகள் கட்டிக்கொள்வதற்கு வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு கொளத்தூர் கோதண்டம் : குறிப்பிட்ட எருவாக்கம் கிராமத்தில் நஞ்சை நிலமாக இருப்பதால், அதை வாங்கமுடியாது என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். நான்கு நாட்களுக்கு முன்னால் அமைச்சர் அவர்கள் வேறு புறம்போக்கு நிலமோ, புஞ்சையோ இல்லை என்று சொன்னால் நிச்சயமாக அதை வாங்குவதற்கு சர்க்கார் உத்தரவு போடும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகையால் அதற்கு உடனடியாக சர்க்கார் உத்தரவு போடுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : எருவாக்கம் கிராமத்திலே ஏற்கனவே அரிஜன மக்களுக்கு 1.99 ஏக்கர் நிலம் ரூபாய் 2,288-க்கு எடுக்க செயற்குறிப்பு வந்து அதைத் தவிர்த்து வேறு புஞ்சை நிலம் கொடுக்க லாமா என்று மீண்டும் கலெக்டர் அவர்களிடம் கேட்கப்பட்டிருக்கிறது அவர்களுடைய பதில் இன்னும் அரசாங்கத்திற்கு வரவில்லை. ஆனால் வேறு புஞ்சை நிலம் இருக்கிறதா என்று அறிவிப்பார்களானால் அந்த நிலத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம். அப்படி இல்லையென்று சொன்னால் ரூபாய் 2,288-க்கு இந்த நஞ்சை நிலத்தைத்தான் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடமிருந்து அந்த நிலத்தை எடுப்பது பற்றி முடிவாகும்.

கோவை தலைமை மருத்துவ மனையில் தண்ணீர் தட்டுப்பாடு.

* 437 வினா—**திரு க. துரைசாமி :** மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) கோவை அரிசினர் தலைமை மருத்துவ மனையில் தண்ணீர் தட்டுப்பாடு இருப்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா?

(இ) ஆம் எனில், இக்குறையை நீக்க என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து :

(அ) and (இ) : தற்போது கோயம்புத்தூர் மாவட்டம் துணை மருத்துவமனைக்கு குடிதண்ணீர் கோயம்புத்தூர் நகராட்சியால் விநியோகிக்கப்படுகிறது. ஆனால் தற்போது இருக்கும் தண்ணீர் பற்றாக்குறைவால் ரூ. 16,300 செலவில் ஒரு குழாய்க் கிணறு கோவைத் தலைமை மருத்துவமனையில் நிறுவும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையிலுள்ளது.

திரு டி. மார்டின் : ஸ்பீக்கர் சார், கோவை மருத்துவ மனையில் தண்ணீர் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டிருக்கிறது, அதற்காகக் குழாய்க் கிணறுகள் அமைத்துத் தண்ணீர் எடுக்கப் போவதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். தண்ணீரே இல்லாமல் அங்கே பேஷண்டுகளுக்கு ஆபத்து ஏற்படுவதற்கு முன்னாலேயே இந்த நடவடிக்கை எடுக்கப் படுமா? அதற்கு ஏதாவது கால வரையறை குறிக்கப்பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : ஏற்கனவே அந்த மருத்துவ மனையில் பற்றாக்குறை உண்டு. அந்தப் பற்றாக்குறையை நீக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் 2 அங்குலம் ஆக இருந்த குழாயை 4 அங்குலம் ஆக அகலப்படுத்தவேண்டும் என்று ஒரு புதிய திட்டத்தையும் 100 படுக்கைகள் கொண்ட வேறு கட்டிடத்திற்கு ஒரு புதிய குழாய்க் கிணறு (போர் வெல்) எடுப்பதற்கான ஒரு திட்டத்தையும் நிறைவேற்றித் தண்ணீரைத் தருகிறோம். ஆனால், அந்தத் தண்ணீரும் இப்பொழுது மருத்துவ மனையில் இருக்கும் அத்தனை பேருக்கும் போதவில்லை. இப்பொழுது மருத்துவ மனைக்கு நகராட்சி தண்ணீர் கொடுத்துக்கொண்டு

[1969 மார்ச் 24]

வருகிறது. எனவே, நகராட்சிதான் அந்தச் செயலிலே ஈடுபடவேண்டும் என்று வற்புறுத்திக் கேட்டு, நகராட்சி இன்றைக்கு அந்த நிலையில் இருக்கவில்லை என்பதை மீண்டும் மீண்டும் கடிதத் தொடர்பு மூலமாக அறிந்தபிறகு, அரசாங்கம் 6½ அங்குல அகலமுள்ள குழாய்க் கிணறு (போர் வெல்) போட்டு, அவசரமாக அந்த மருத்துவ மனையில் இருக்கிற வர்களுக்குத் தண்ணீர் சப்ளை செய்யவேண்டுமென்பதற்காக 16,000 ரூபாய் செலவில் திட்டம் தீட்டப் பட்டிருக்கிறது. விரைவிலே அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றி அவர்களுக்குத் தண்ணீர் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM: Apart from the scarcity of water in the Headquarters Hospital at Coimbatore, is the Minister aware of the fact that the entire population of Coimbatore Town is now subject to scarcity of water, what is the total number of gallons supplied to the people per day and how much does each family get out of it?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மூலக் கேள்வியை ஒட்டியதாகவா உங்கள் துணைக் கேள்வி இருக்கிறது?

திரு கே. வினாயகம் : அப்படித்தான்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : “மருத்துவ மனையில் தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு” பற்றியது மூலக் கேள்வி. தாங்கள் பொதுவாக கோயம்புத்தூர் நகரத் தண்ணீர்த் தட்டுப்பாடு பற்றிக் கேட்க ஆரம்பிக்கிறீர்களே. இப்படியே போனால், மற்றவர்கள் மதுரையைப்பற்றிக்கூடக் கேட்க ஆரம்பித்துவிடலாம்.

திரு கே. வினாயகம் : அப்படியெல்லாம் “ஸர்கம்ஸ்கரைப்” பண்ண முடியாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மூலக் கேள்வியை விட்டு, துணைக் கேள்வி ரொம்பத் தொலைவாகப் போகக் கூடாது.

திரு கே. வினாயகம் : நான் கோயம்புத்தூரில்தான் இருக்கிறேன் (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : ஆஸ்பத்திரிக்குள் இருக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : கோயம்புத்தூர் நகரத்திற்குத் தண்ணீர் தருகிற முறை வேறு, மருத்துவ மனைக்குத் தண்ணீர் தருகிற முறை வேறு, மூலக் கேள்வி, மருத்துவ மனையில் இருக்கும் தண்ணீர்த் தட்டுப்பாட்டைக் குறித்துத்தான். இருந்தாலும், பதில் சொல்கிறேன். சில தினங்களுக்கு முன்னால் இந்த மன்றத்திலேயே கோவை நகரத் தண்ணீர்ப் பற்றாக்குறை பற்றி ஒரு கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்ததற்கு நான் விளக்கமாக ஒரு உரையாற்றியிருக்கிறேன். அந்த வகையில், சிறுவாணியிலிருந்து கோவைக்குத் தண்ணீர் கொண்டுவர வேண்டும். அதற்காக கேரள அரசாங்கத்தோடு பேச்சு வார்த்தை நடந்து கொண்டிருக்கிறது. பேச்சு வார்த்தை வெற்றிகரமாக முடிந்து, அவர்கள் தண்ணீர் தருவார்கள் என்று நம்புகிறோம். என்றாலும் இப்போதிருக்கும் நெருக்கடியை யொட்டி, செல்வச் சிந்தாமணி, பெரியகுளம், குமாரசாமிகுளம் ஆகிய இந்தக் குளங்களிலிருந்து குழாய்க் கிணறுகள் (போர் வெல்) ஐந்து அவசரமாகத் தொண்டியெடுத்து, தண்ணீர் தரவும், அதல்லாமல், 100 கிணறுகள் வீதிகளில் எடுத்து அந்த நகர மக்கள் அனைவருக்கும் தண்ணீர் தரவும் திட்டம்

1969 மார்ச் 24]

தீட்டப்பட்டிருப்பது பற்றி நான் ஏற்கெனவே இந்த மன்றத்தில் கூறியிருக்கிறேன். இவைகளெல்லாம் அவசர காலத்திற்கு இருக்கின்ற நெருக்கடியைத் தீர்ப்பதற்குத் தீட்டப்பட்ட திட்டங்களாகும். எப்ரல் மாதம் முதல் தேதிக்குள் 100 கிணறுகள் எடுக்கப்பட்டுவிடும். இந்த மூன்று குளம் பகுதிகளிலும் ஐந்தாறு கிணறுகள் வெட்டியெடுத்து தண்ணீர் பற்றாக்குறையை நீக்கிவிட முடியும்.

குடி நீர் வசதிகள்.

438 வினா—திரு பெ. மலேச்சாமி : மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

மேலூர் வட்டம், நத்தத்திற்குக் குடிதண்ணீர் வழங்குவதற்காக அதற்கு அண்மையில் உள்ள விரிச்சலாற்றில் கிணறு அமைக்கும் திட்டம் என்னவாயிற்று?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : நத்தத்திற்குக் குடிதண்ணீர் வழங்குவதற்கான திட்டம் ஒன்றும் இல்லை.

திரு பெ. மலேச்சாமி : நத்தம் ஒரு பேரூராட்சியாகும். இந்த ஊரில் தற்போது மேல்நிலைத் தொட்டி கூட இயங்கவில்லை. விரிச்சலாற்றிலிருந்து தண்ணீர் கொண்டுவருவதற்குத் திட்டம் இருந்ததாகச் சில அதிகாரிகள் கூறியிருக்கிறார்கள். எனவே, அமைச்சர் அவர்கள் இது தொடர்பாக மேலும் ஏதாவது ஆய்வு செய்வார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : 1961-ம் ஆண்டு எடுத்த ஜனன மரணக் கணக்கின்படி அங்கே 12,757 பேர்தான் மக்கள் தொகை என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கெனவே மூன்று கிணறுகள் இருக்கின்றன. பற்றாக்குறையை நீக்குவதற்காக மேலும் இரண்டு கிணறுகள் வெட்டப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே இப்பொழுது இந்த ஆண்டு ஒதுக்கிய ஒரு கோடி ரூபாய்த் திட்டத்தில் அந்த நத்தம் பகுதிக்குத் தண்ணீர் கொண்டுவருகிற திட்டம் ஏதும் சேர்க்கப்படவில்லை. அதிலும் குறிப்பாக, விரிச்சலாற்றிலிருந்து நத்தத்திற்குத் தண்ணீர் கொண்டுவரும் செயற்குறிப்பு எப்போதுமே இருந்திருக்கவில்லை.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் குடிதண்ணீர்ப் பிரச்சினையைப்பற்றி மூன்று கேள்விகள் இருக்கின்றன. ஒன்று, மருத்துவ மனைக்குக் குடி தண்ணீர் கொண்டுவருவது பற்றியது. இரண்டாவது நத்தத்திற்கு. மூன்றாவது, திருப்பரங்குன்றத்திற்கு. இப்படி இருக்கிறது. பொதுவாக நாடு பூராவுமே குடி தண்ணீர்ப் பஞ்சம் இன்றைய தினம் இருக்கிற காரணத்தினாலே, இதை நிவர்த்திப்பதற்கு “வாட்டர் போர்டு” ஒன்று அமைத்து, பரவலாக எல்லா இடங்களுக்கும் கிடைக்கத்தக்க அளவுக்கு சர்க்கார் ஏதாவது உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : “வாட்டர் போர்டு” ஒன்று அமைக்கவேண்டும் என்கிற எண்ணம் அதிகாரிகள் மத்தியில் இருந்து, அதுபற்றி வெகுவாகப் பேசப்பட்டு வருகிறது. ஆனால், இன்னமும் அரசாங்கம் அதுகுறித்து எந்த முடிவும் எடுக்கவில்லை. ஆனால், பொதுவாக, தற்போது பருவமழை பொய்த்து அதன் காரணமாக எல்லா இடங்களிலும் தண்ணீர் பற்றாக்குறை ஏற்பட்டிருப்பதற்காக, அவசர அவசரமாக எந்த எந்தப் பகுதிகளில் மிக மிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டுமோ அந்தப் பகுதிகளில் எல்லாம் அவசரமாக கவனம் செலுத்தி வருகிறோம். ஆனால், கோவை உதகை, கோவில்பட்டி, ஆவடி போன்ற இன்னும் பல பகுதிகளில் அவசரமாக சில திட்டங்களையெல்லாம் தீட்டி உடனடியாகத் தண்ணீர் கொடுக்கவேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கம் முடிவெடுத்து உடன்க்குடன் செய்துகொண்டுதான் வருகிறது.

[1969 மார்ச் 24]

439 வினா—திரு. எஸ். அக்னிராஜு : மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா :

மதுரை, திருப்பரங்குன்றத்திற்குக் குடி தண்ணீர் வசதி அளிப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : திருப்பரங்குன்றத்திற்குக் குடி தண்ணீர் வழங்குவதற்கான திட்டம் ஒன்றும் இல்லை.

திரு. எஸ். அக்னிராஜு : தலைவர் அவர்களே, திருப்பரங்குன்றம் ஒரு முக்கியமான யாத்திரிகர் ஸ்தலம். வாரத்தில் இரண்டு முறை ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் அங்கே சென்றுக் கொண்டு வருகிறார்கள். அந்தக் கோயிலுக்கு வருஷமொன்றிற்கு ஆறு இலட்ச ரூபாய் வருமானம் இருந்தும், அதை மதுரை தேவஸ்தானத்தோடு சேர்த்துக்கொண்டிருப்பதால், அங்கே எந்தவிதமான வசதியும் இதுவரை செய்துகொடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே, உடனடியாக தனிப்பட்ட கவனம் செலுத்தி அதற்கு ஏதாவது வசதி செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : ஊராட்சி மன்றங்கள் அவைகளின் எல்லைக்குட்பட்ட இடங்களுக்குத் தண்ணீர் வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று விதி இருக்கிறது. அந்த வகையில் அந்த ஊராட்சி மன்றத்தின் தலைவர் அவர்கள் அரசாங்கத்தைக் கூடப் பல முறை நாடியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அரசாங்கம் அதற்கு எந்தவிதமான திட்டமும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. இப்பொழுது ஒரு கோடி ரூபாய் செலவழித்த 31 திட்டங்களை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது என்றாலும், அந்த 31 திட்டங்களில் திருப்பரங்குன்றம் பஞ்சாயத்துக் குடி தண்ணீர்த் திட்டம் சேர்க்கப்படவில்லை. அடுத்து இதைப்பற்றி யோசிக்கலாம் என்று கூடக் கூற விரும்புகிறேன்.

திரு. சொ. கோவிந்தராசன் : தலைவர் அவர்களே, வைகை என்று இருந்தும், கை வைத்தாலும் தண்ணீர் இல்லை. மண்வெட்டி வைத்து வெட்டினாலும் தண்ணீர் கிடைக்காத நிலை இன்று ஏற்பட்டிருக்கிறது மதுரையில். அது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும் என்று எண்ணுகிறேன். இரயிலில் போகும்போது பார்த்தாலே தெரியும். அந்த அளவிலே மதுரையில் தண்ணீர் பஞ்சம் இருக்கிறது. அதற்கு உடனடியாக நிவாரணம் செய்ய உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : வைகையில் கனம் உறுப்பினர் கை வைத்தால் உள்ளபடியே தண்ணீர் வருமோ என்னவோ தெரியாது. ஆனால், பொதுவாகவே, மதுரை நகரம், அதைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகள், இவை அனைத்துக்கும் தண்ணீர் தர வேண்டும் என்ற வகையில் மதுரைக்கு ஐம்பது இலட்ச ரூபாய் செலவில் திட்டம் தயாரிக்க வேண்டும் என்று மதுரை நகராட்சித் தலைவர் கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், எந்த வகை என்று செயற்குறிப்பை அவர் அனுப்பவில்லை. சென்னைக்கு வருமாறு தந்தி மூலமாக அவரை அழைத்திருக்கிறேன். அவர் இன்றே நாளையோ வருவார். வந்த பிறகு, எப்படி மதுரைக்குத் தண்ணீர் கொடுக்கின்றது என்கிற திட்டத்தை ஆலோசிக்கலாம். கிணறுகள் வெட்டி தண்ணீர் எடுக்கலாமா, அல்லது ஆற்றிலிருந்து தண்ணீர் எடுக்கலாமா என்பதைக் குறித்து அவர்கள் ஆலோசனை தெரிவித்தால், அதைக் குறித்து அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து, சுற்றுப்புறங்களில் இருக்கும் இடங்களுக்குக் கூட தண்ணீர் கொடுக்கக் கூடிய முறைகளை எல்லாம் அரசாங்கம் கவனிக்கும்.

திரு. எஸ். அக்னிராஜு : திருப்பரங்குன்றத்தில் உள்ள தேவஸ்தானத்திற்கு வருஷத்திற்கு ஆறு லட்சம் ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. தேவஸ்தான நிதியிலிருந்து குடி தண்ணீர்த் திட்டத்தை நிறைவேற்ற அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா ?

1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : அதைப் பற்றி ஊராட்சி மன்றத் தலைவர் அவர்கள் அந்த தேவஸ்தானத்தை அணுகினார்களா என்று தெரியவில்லை. அணுகியிருந்தாலும், இல்லாவிட்டாலும் அரசாங்கம் அதைப் பற்றிப் பரிசீலிக்கும்.

அரசு பொது மருத்துவ மனையில் நிலைய மருத்துவ அதிகாரி.

***440 வினா—திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் :** மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார. அரிசன நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சென்னை மத்திய மருத்துவ மனையில் (ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரி) ஆர்.எம்.ஓ. எந்த அடிப்படையில் நியமிக்கப்படுகிறார்?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : தமிழ்நாடு மருத்துவ மனையில் உள்ள சிவில் மருத்துவ அதிகாரிகள் சென்னை, அரசு பொது மருத்துவமனையில் நிலைய மருத்துவ அதிகாரியாக (R.M.O.) நியமிக்கப்படுகின்றனர்.

திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் : மருத்துவ மனையில் இருக்கும் ஆர்.எம்.ஓ.க்கள் நிர்வாகத்தையும் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். மருத்துவத் துறையிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டும். ஸ்டோரில் இருக்கும் விலை உயர்ந்த மருந்துகளைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்ற முறையில் விதி இருக்கிறது. அதை மாற்றியமைக்கும் வகையில் நிர்வாகத்தைப் பொருத்தவரை ஒரு நிர்வாக அதிகாரியைப் போடவும், மெடிகல் ஸ்டோர் சைப் பொருத்தவரை சூப்பரின்டென்டென்ட் ஒருவரைப் போடவும், மருத்துவம் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் ஆர்.எம்.ஓ. பணி என்றும் பிரித்து அமைக்கும் உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : ஆர்.எம்.ஓ. பதவியில் இருப்பவர்கள் நிர்வாகத்திலேதான் இருக்கலாமே தவிர, தனியாக மருத்துவ (பிரைவேட் பிராக்டிஸ்) பார்க்க முடியாது. கனம் உறுப்பினர் அவர்கள்கூறிய யோசனைகளில் எதேனும் எடுத்துக்கொள்ளலாமா என்று பரிசீலிக்கலாம். தற்போதுள்ள முறையில் ஆர்.எம்.ஓ. நிர்வாகத்திலே முழு கவனத்தையும் செலுத்த வேண்டுமென்று விதி இருக்கிறது.

திரு. ஹாஜி ம. மு. பீர் முஹம்மது : அரசாங்க மருத்துவ மனையில் மருத்துவம் செய்கிற டாக்டர்கள் எத்தனை ஆண்டுக் காலம் வரை தொடர்ந்து ஒரே மருத்துவ மனையில் பணியாற்றலாம்? சில மருத்துவ மனைகளில் ஏழாண்டுகள் பத்தாண்டுகளுக்கு மேலும் பணியாற்றுகின்ற நிலைமை இருக்கிறதே. ஒரு இடத்தில் இத்தனை ஆண்டு காலந்தான் பணியாற்ற வேண்டும் என்ற நிர்ணயம் இருக்கிறதா? அப்படி ஒரே இடத்தில் தொடர்ந்து இருப்பவர்கள் மாற்றப்படுவார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : அதற்கான வரையறை இருக்கிறது. நிர்வாக முறைப்படி பிரைமரி ஹெல்த் சென்டர்களில் பணியாற்றக்கூடியவர்கள் மூன்றாண்டு காலம் பணி புரிய வேண்டுமென்று விதி இருக்கிறது. கணவன் மனைவி இருவரும் மருத்துவர்களாக இருப்பார்களானால், அவர்கள் இருவரும் ஒரே இடத்தில் வாழ வேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தம் காரணமாக மாற்றம் ஏற்படக் கூடாது என்று விரும்புகிறார்கள். இதிலே பல சிக்கல்கள் இருப்பதால், சட்டப்படி, கவனிக்காமல் மனிதாபிமானத்தோடு கவனித்து, கணவனும், மனைவியும் ஒன்றாக இருக்க வேண்டும், பிள்ளைகள் படிக்க வேண்டும் என்ற முறையில் மாற்றம் செய்ய முடியாத நிலை இருக்கிறது. அதோடு, அந்த வட்டார மக்களுக்குப் பிடித்துவிட்ட காரணத்தால், மருத்துவர்களை மாற்றக் கூடாது என்று கூறுகிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களே அடிக்கடி வந்து டாக்டர்களை மாற்றக் கூடாது என்று கூறுகிறார்கள், அவர்கள் மாற்றப்பட வேண்டுமென்று சட்டம் இருந்தும் இவற்றை எல்லாம் உத்தேசித்து நடைமுறையில் மாற்றுவதில் கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன.

[1969 மார்ச் 24]

திரு வி. கே. கோதண்டராமன் : ஆர்.எம்.ஓ.க்கள் ஒவ்வொரு மாவட்ட மருத்துவ மனையிலும் எந்த அடிப்படையில் நியமிக்கப்படுகிறார்கள் ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : ஆரம்பத்திலேயே சொன்னேன். சிவில் சர்ஜன், பஸ்ட் கிளாஸ் அதிகாரிகளாக இருப்பவர்கள்தான் ஆர்.எம்.ஓ.க்களாக நியமிக்கப்படுகிறார்கள்.

திரு. எஸ். ஆறுமுகம் : மாவட்ட மருத்துவ அதிகாரிகளாக இருப்பவர்களை ஆர்.எம்.ஓ.க்களாக நியமிப்பதாகத் தெரிகிறது. இவர்கள் சீனியாரிடி அடிப்படையில் நியமிக்கப்படுகிறார்களா அல்லது திறமையின் அடிப்படையில் நியமிக்கப்படுகிறார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : இது கொஞ்சம் உயர்ந்த பதவியாக இருக்கும் காரணத்தால் நீண்டகால அனுபவம், திறமை இவைகளை எல்லாம் அனுசரித்துத்தான் பதவியில் அமர்த்தப்படுகிறார்கள்.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, may I know from the Hon. Minister whether the R.M.O. of the Madras General Hospital is in charge of only administrative activities inside the hospital or is he also in charge of the distribution of medicines as well as in charge of stores and if so, will the Government be pleased to determine the special duties which have to be done by this officer ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : என்னிடத்திலே இருக்கும் குறிப்பின்படி He was posted to the administrative side as R.M.O. என்று இருக்கிறது. நிர்வாகத்திற்காகத்தான் இப்போது ஆர்.எம்.ஓ. போடப்பட்டிருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது.

செங்கற்பட்டு மருத்துவக் கல்லூரி கட்டடம்.

*441 வினா—**திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி :** மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார, அரிசன நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) செங்கற்பட்டிலுள்ள மருத்துவக் கல்லூரியை இட வசதிக்குறைவால் வேறு இடத்திற்கு மாற்ற அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசமுண்டா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

Hosur Government Hospital.

*442—Q.—**THIRU B. VENKATASWAMY :** Will the Hon. the Minister for Health and Harijan Welfare be pleased to state :

(a) whether there is any proposal to increase the bed strength in the Hosur Government Hospital ; and

(b) if so, when it will be implemented ?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : (அ) ஆம்.

(இ) 1970-71-ம் ஆண்டில் எடுத்துக்கொள்ள உத்தேசம் இருக்கிறது.

1969 மார்ச் 24]

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Sir, with regard to the climatic conditions, the Hosur taluk stands on a different footing. It is very cold there for four months. Our present Hon. Minister for Public Works, who visited the place last year found the patients lying on ground and also on mats and he also expressed sympathy for them. So, keeping these aspects of the matter in the mind, will the Hon. Minister for Public Health be pleased to give top priority and provide beds not only to the hospital in Hosur but also to the hospital at Denkanikotta.

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : டெங்கனிக் கோட்டை பற்றிய குறிப்பு இல்லை. ஹோசூரில் 44 படுக்கைகள் கொண்ட அஷ்ட பேஷண்ட் பள்ளக், லேபர்-கம்-ஆப்ப்ரேஷன் தியேட்டர், இன்பெக்ஷியல் டிவீஸஸ் வார்டு, மார்ச்சுவரி பிளாக், கட்டுவதற்கும், இரண்டு மருத்துவ அதிகாரி இல்லங்களும், ஆறு செவிலியர் இல்லங்களும், இரண்டு மருத்துவத் துணை அதிகாரி இல்லங்களும் கட்டுவதற்குச் செயற்குறிப்புகள் உள்ளது. நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக 1970-71-ம் ஆண்டில் எடுத்துக் கொள்வதாக குறிப்பு இருக்கிறது.

உதகையில் நடுத்தர வகுப்புப் பயணிகள் விடுதி.

வினா. *443 திரு கே. போஜன் : ம்மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார அரிசன நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா.—

(அ) கோடை காலங்களில் உதகைக்கு வரும் நடுத்தர வகுப்புப் பிரயாணிகள் குறைந்த கட்டணத்தில் தங்கக்கூடிய பிரயாணிகள் விடுதி ஒன்று கட்டிக் கொடுக்கும், செயற்குறிப்பு ஏதேனும்-சர்க்காரிடம் உள்ளதா

(இ) ஆம் எனில், இந்த விடுதி எப்போது கட்டப்படும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : (அ) உதகையில், மாணவர்கள், மற்றும் சுற்றுலாப் பயணிகள், இரு வருக்கும் பொதுவாக உதவும் வகையில் ஒரு சுற்றுலாப் பயணிகள்-மாணவர்கள் விடுதி கட்டுவது பற்றிய கருத்து பரிசீலனையில் இருந்து வருகிறது.

(இ) இது எப்போது முடிவுபெறும் என தற்போது கூற இயலாது.

திரு கே. போஜன் : தற்போது உதகையிலுள்ள சர்க்கார் ஓரிஸ்ஸு பங்களாவில் அதிக வருவாய் உள்ளவர்கள்தான் தங்க முடியும். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் ஓட்டலிலும் அதிகச் செலவாகிறது. ஆகவே, குறைந்த வருவாய் உள்ளவர்கள் தங்குவதற்கு வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. குறைந்தவருவாய் உள்ளவர்கள் தங்கும் அளவுக்கு ஒரு விடுதி ஒன்றை அரசாங்கம் கட்ட முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : அங்கே பயணிகள் நிரந்தரமாக ஆண்டு பூராவும் வருவது கிடையாது. ஒரு ஆண்டில் மூன்று மாதங்கள்தான் அங்கு வருகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலையில் அதற்காகப் பல பெரிய கட்டிடங்களைக் கட்டுவதற்கேற்ற வசதி இல்லை. ஆனால், பருவ காலத்தில் வருகின்றவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக ஒரு புதிய திட்டத்தை மறைந்த பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் கூறினார்கள். உதகையில் தங்கிப் படிக்கும் மாணவர்களுக்கான விடுதி ஒன்றைக் கட்டி, பள்ளி நாட்கள் முடிந்த பிறகு அதிலே பயணிகள் தங்குகின்ற அளவுக்கு ஏற்பாடு செய்யலாம் என்று திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக ஒரு பெரிய கட்டடத்தைக் கட்ட வேண்டுமென்ற விருப்பத்தைத் தெரிவித்தார்கள். அதற்காக விஜயநகரம் எஸ்டேட் என்ற பகுதியில் உள்ள இடத்தைக் கேட்டோம். அது உதகை வேளாண்மைத் துறைக்குச் சொந்தமான இடம். அவர்கள் அதைத் தர மறுத்துவிட்டார்கள். தற்

[1969 மார்ச் 24]

போது ஸ்டோன் ஹவுஸ் ஹில் என்ற இடத்தைக் கேட்டிருக்கிறோம். அது தகுதியான இடம் என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கூறியுள்ளார். அந்த இடம் கிடைத்த பிறகு மாணவர் விடுதி கட்டுவதன் மூலமாக விடுமுறைக் காலத்தில் பயணிகள் அங்கு தங்கும் வகையில் புதிய திட்டம் இருக்கிறது.

கஸ்தூரிபா காந்தி கன்னியா குருகுலம்.

வினா—*444 : திரு. ந. தருமலிங்கம் : மாண்புமிகு பொதுச் சுகாதார அரிசன நல அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) வேதாரண்யம்-மகராஜபுரம், கஸ்தூரிபா காந்தி கன்னியா குருகுலத்திற்கு நமது அரசு செய்துவரும் உதவிகள் யாவை?

(இ) இந்தக் குரு குலத்திற்கு மேலும் உதவிகள் செய்யும் செயற்குறிப்பு எதுவும் அரசுக்கு உண்டா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து :

(அ) வேதாரண்யம், மகராஜபுரத்திலுள்ள கஸ்தூரிபா காந்தி கன்னியா குருகுல அனாதை இல்லம் பெண்களுக்கான உயர்நிலைப் பள்ளி ஒன்றினையும், அனாதை இல்லம் ஒன்றினையும் நடத்தி வருகிறது. கீழே விவரமாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளவாறு, மானிய உதவி விதிக் கோவையிலிவிதித்த முறைகளுக்கிணங்க இந்த நிலையங்களுக்கு அரசாங்கம் உதவித் தொகை வழங்குகிறது.

	சிறுவர் களுக்கான விடுதி.	உயர்நிலைப் பள்ளி.
1966-67 ..	ரூ. 8,631	ரூ. 1,157.
1967-68	ரூ. 6,917	ரூ. 1,334.

கஸ்தூரிபா காந்தி கன்னியா குருகுலம் பெண்கள் உயர்நிலைப் பள்ளிக்கு கருவிகள் முதலியவற்றை வாங்குவதற்கான மானியமாக 1967-68-ல் ரூ. 4,400 வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) இல்லை.

Another dam across Cauvery near Mettur Dam.

*445—Q.—THIRU N. KASIRAMAN : Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state whether there is any proposal before the Government for the construction of another dam across the river cauvery either at the upstream or at the downstream of Mettur Dam ?

மே-ப 9-39 மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இல்லை.

திரு. நா. காசிராமன் : மழை காலங்களில் அதிகமாக வருகிற தண்ணீர் கடலில் விடப்படுகிறது. ஆகவே, ஹொகனக்கல்-மேட்டூருக்கு இடையே நடுவில் ஒரு அணை கட்டி அத் தண்ணீரைத் தேக்கினால் மழை இல்லாத காலத்தில் அது பயன்படுமென்று முன்பு பொதுவாகப் பேசப்பட்டு வந்ததே, அது எப்போது எடுத்துக்கொள்ளப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மேட்டூர் நீர்த் தேக்கத்திற்கு மேற்புறத்தில் ஹொகனக்கல் அருகில் ஓர் அணையைக் கட்ட சில தொடக்க ஆய்வு வேலைகளை மேற்கொள்ளப்பட்டன கடிதப் போக்குவரத்து நடந்து வருகிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் பாசன வசதி ஒன்றும் கிடையாது.

1969 மார்ச் 24]

திரு. எஸ். ஆறுமுகம் : தற்போது மேட்டூர் அணையின் கீழ் ஒரு அணை கட்ட இயலவில்லை என்றாலும், தற்போதுள்ள அணையை மேலும் ஒரு பத்து அடி உயர்த்த உத்தேசமுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அப்படி ஒரு உத்தேசம் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை.

திரு. எம். கரேந்திரன் : ஹொகனக்கல் திட்டம் பற்றி மைசூர் அரசாங்கம் ஏதோ ஆட்சேபணைகள் எழுப்பியதன் காரணமாக அது நின்றிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறதே அது உண்மையா? அப்படியானால் அந்த ஆட்சேபணைகளை மாற்றி விரைவில் அதைத் துவக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : ஏற்கனவே குறிப்பிட்டது போல் கடிதப் போக்கு வரத்து நடைபெற்றுக்கொண்டு வருகிறது. முடிவு ஏற்படவில்லை.

திரு. ஆர். கருப்பையா : திருச்சி மாவட்டத்தில் அப்பர் அணைக்கட்டில் “ரெகுலேட்டர் கட்டி பாசன வசதிகள் அளிப்பதற்காக 1½ கோடி ரூபாயில் ஒரு திட்டமிட்டிருக்கிறார்களே, அது இந்த வருடத்தில் செயல்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இக் கேள்வி மூலக் கேள்வியோடு தொடர்பு உடையதாக இல்லை.

திரு. கே. வினாயகம் : போதுமான அளவிற்கு மழை இல்லாதபோது வெள்ளப் பெருக்கு இல்லை. ஆயினும் சில ஆண்டுகளில் அதிகப்படியான வெள்ளம் வந்து நம் அணைகளையெல்லாம் மீறி தண்ணீர் பிறகு கடலில் போகும் நிலைமை இருக்கிறது. அந்தக் காலத்தில் அதைத் தடுத்து நிறுத்தி நமக்குப் பயன்படக்கூடிய அளவிற்கு அப் ஸ்டீமிங் அல்லது டவுன் ஸ்டீமிங் அணை கட்டுவதில் என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது. அதன் மூலம் தண்ணீரைச் சேகரித்து வைக்கலாம் அல்லவா? இதற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : உறுப்பினர் அவர்களின் நியாயமான கேள்விக்கு நான் பதில் சொல்லக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். 1961-ல் முன்பு எப்போதும் இல்லாத அளவிற்கு காவிரியில் வெள்ளம் பெருக்கெடுத்தது. இதனால் பாசன வாய்க்கால் உடைப்பெடுத்து சேதம் அடைந்தன. எனவே, வெள்ளத்திற்கான காரணங்களை ஆராயவும், காவிரி வடி நிலத்தில் வெள்ளப் பெருக்கினைக் குறைக்கவும், வெள்ளத்தால் ஏற்படும் தீங்குகளை மட்டுப்படுத்தவும், தகுந்த நடவடிக்கைகள் குறித்து ஆலோசனை கூறுவதற்கு சிறப்பு அதிகாரி ஒருவரை அரசாங்கம் நியமித்தது. மேல் அணைக்கட்டின் இரண்டு கால்களிலும் தக்க அளவில் நீர் விடப்படுவதற்கு உறுதியான ஏற்பாடாகவும், கொள்ளிடத்தில் சரியானபடி நீர் வடியச் செய்து அதனைக் கட்டுப்பாட்டில் வைக்கவும் காவிரி குறுக்கே மேல் அணைக்கட்டில் 1.80 கோடி மதிப்பீட்டில் செலவில் தடுப்புச் சுவர் ஒன்றைக் கட்ட வேண்டும் என்று சிறப்பு அதிகாரி ஆலோசனை கூறினார். அது பரிசீலிக்கப்பட்டது. ஆனால் நிதி நிலைமை காரணமாக இத்திட்டத்தை ஏற்றுக்கொள்ள இயலவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர்கள் கேள்வி கேட்கலாம். ஆனால் அமைச்சர் பதில் சொல்ல வேண்டுமென்று வற்புறுத்த முடியாது.

திரு. எஸ். ஆறுமுகம் : மழை காலத்தில் தண்ணீர் வந்து வீணாக அது கடலில் போய் செலுகிறது. சேலம் மாவட்டத்தில் 10,000 ஏக்கர்களுக்கு பாசன வசதி அளிக்கும் வகையில் இப்படி ஒருகிற ஆற்றின் மத்தியில் இரண்டு மூன்று இடங்களில் தடுப்பு ஏற்படுத்தி உபரி தண்ணீரை அங்குள்ள நிலப் பகுதிகளுக்கு பாசன வசதிக்கு கொடுக்கக் கூடிய வகையில் இதை பரிசீலனை செய்ய அரசாங்கம் முன்வருமா?

[1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : உறுப்பினர் சொன்ன கருத்தை பரிசீலிக்கலாம்.

கல்லணையைப் பலப்படுத்தல்.

* 446 வினா—திரு. வை. சாமிநாதன் : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பஸ், ஹரி போன்ற வாகனங்களின் போக்குவரத்து தொடங்கும் வண்ணம் கல்லணையை பலப்படுத்தும் யோசனையை அரசு பரிசீலித்ததா?

(இ) அதற்காக என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) அத்தகைய செயற்குறிப்பு எதுவும் இல்லை.

(இ) இவ்வினா எழவில்லை.

திரு. ஆர். கருப்பையா : திருச்சியில் இருந்து கும்பகோணம் செல்வதற்கு அந்தப் பகுதி ரோடை சரியானபடி அமைத்தால் நலமாக இருக்கும். ஆகவே இனிமேலாவது அந்த ரோடை அகலப்படுத்தி லாரிகள், பஸ்கள் போவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வகை செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இது, கல்லணையைப் பலப்படுத்தல் பற்றிய கேள்வி.

‘Gheraos’ in Coimbatore.

*447 Q.—THIRU N. S. V. CHITHAN AND THIRU K. VINAYA KAM : Will the Hon. Minister for Labour be pleased to state whether a number of arrests have been effected in Coimbatore in connection with gheraos in April 1968?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : “கெரோ” என்ற பெயரிலோ அல்லது வேறு எவ்வகையிலோ சட்டம் மீறப்பட்ட இடத்திலெல்லாம் அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

திரு. என். எஸ். வி சித்தன் : தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்று சமுதாயத்தைப் பிடித்திருக்கிற ஒரு கொடிய தொத்து நோயான இந்த கெரோ பலயிடங்களில் பரவலாக நடந்து வருகிறது. அதன்மேல் சட்டபூர்வமான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கு வழிவகைகள் இருந்தாலும் அப்படி நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கு இந்த அரசு தயக்கம் காட்டுவது ஏன்?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தமிழ்நாட்டில் பரவலாக கெரோ பாலி வருகிறது என்பதை அரசு ஒத்துக்கொள்ளாது. எங்கெங்கு கெரோ செய்யப்படுகிறதோ அங்கெல்லாம் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்போதுக்குள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. சமாதானம் ஏற்பட்ட பிறகு சிலயிடங்களில் வாபஸ் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது.

THIRU K. VINAYAKAM: This instrument of ghearing employers, principals, teachers, or vice-chancellor, is it a constitutionally admitted instrument or is this staging of protest against the superiors conceived only by the leftists organisations in this country?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : யார் கெரோ செய்தாலும் சட்டப்படி அதை அனுமதிக்க முடியாது என்று அரசு ஏற்கனவே அறிவித்திருக்கிறது. அது லெட்டிஸ்ட் ஆனாலும் சரி, ரைட்டிஸ்ட் ஆனாலும் சரி, காங்கிரஸ்ஸானாலும் சரி, யார் செய்தாலும் சரி சட்டப்படி அரசு அதை அனுமதிக்காது.

1969 மார்ச் 24]

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தொழிலாளர்கள் நியாயமான உரிமைகளைக் கூட நேராகக் கேட்கிறபோது அதை கெரோ என்று சொல்லி கைது செய்யப்படுவது நியாயமா? நியாயமான உரிமைகளை எந்த அடிப்படையில் வற்புறுத்துவது என்பதுபற்றி அரசு ஏதாவது ஆலோசனை சொல்லியிருக்கிறதா? இப்போதுள்ள நிலையில் அப்படி ஏதாவது கேட்கப்போனால் அது கெரோதான் என்று சொல்லி கைது செய்கிற நடவடிக்கையை அரசு கைவிடுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : அப்படிப்பட்ட தகவல் அரசுக்கு இல்லை. மாணேஜ்மென்ட் கேட்டு கெரோ என்ற பெயரில் கைது செய்யப்பட்டார்கள் என்ற தகவலை அனுப்பினால் அதுபற்றி அரசு விசாரிக்கும்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : கழிந்த ஏப்ரலில் கோவையில் தொழிலாளர்கள் கெரோ செய்ததற்கான காரணங்கள் என்ன? தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகள் என்ன? அந்தப் பிரச்சனைகளை தீர்க்க அரசு என்ன வழிவகைகளை மேற்கொண்டது?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : ஏப்ரலில் நான்கு இடங்களில் கோவை மாவட்டத்தில் கெரோ நடந்திருக்கிறது. ஆனந்தகுமார் மில்ஸ், சரவணம்பட்டி; டெக்ஸ்டைல் கம்பனி, கோயம்புத்தூர்; கோவாப்பேரேடிஸ் பின்னிங் மில்ஸ், தராபுரம்; யூனிட்டெட் ப்ளீச்சேர்ஸ், மேட்டுப்பாளையம்; சரவணம்பட்டியில் 182 பேர்கள் கெரோவில் ஈடுபட்டார்கள். அவர்கள் கைது செய்யப்பட்டு பிறகு வழக்கு வாபஸ் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. கெரோ விற்குக் காரணம், ஊதியத் தகராறு. டெக்ஸ்டைல் கம்பனியில் 22 பேர்கள் ஈடுபட்டார்கள். வழக்கு நீதிமன்றத்திற்குப் போயிற்று. அவர்கள் விடுதலை செய்யப்பட்டார்கள். கெரோவிற்குக் காரணம், வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பது. கூட்டுறவு ஸ்பின்னிங் மில்ஸ், தராபுரத்தில் ஐந்து தொழிலாளர்கள் கெரோவில் ஈடுபட்டார்கள். காரணம், லாக் அவுட்-ஐ எடுக்க வேண்டும் என்பது. வழக்கு வாபஸ் வாங்கப்பட்டது. மேட்டுப்பாளையத்தில் 18 பேர்கள் ஈடுபட்டார்கள். ஒரு எக்ரிமென்டை நிறைவேற்ற கெரோ செய்தார்கள். வழக்கு வாபஸ் வாங்கப்பட்டது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : தொழிலாளர்கள் அவர்களுடைய நியாயமான உரிமைகளுக்காக வேண்டி, செய்த வேலைக்கு சம்பளம் கிடைக்கவில்லை அல்லது மாதக் கணக்கில் கதவடைப்பு செய்ததன் காரணமாக வேலையில்லாது கஷ்டப்படுவது இதுபோன்ற பிரச்சனைகளை தீர்ப்பதற்காக வேண்டி கெரோ போராட்டம் நடத்துகிறார்கள். என்று சொன்னால் அது நியாயமா? அல்லது அதை விட இந்த சர்க்காரை கவிழ்த்து விட வேண்டும் என்பதற்காக கெரோ இல்லாது வேறு பெயரால் போராட்டம் நடத்துகிறார்களே காங்கிரஸ்காரர்கள் அது ஒரு கொடுமையான வியாதி அல்லவா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வி நேரத்தில் குற்றச்சாட்டை என் கூறுகிறீர்கள்?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, கெரோ நடைபெறுவதை கம்யூனிஸ்ட் சர்க்கார் கூட அனுமதிப்பது இல்லை.

THIRU K. VINAYAKAM : Is our Government convinced of the fact that the menace of ghearoing has resulted in the reduction of national production in the entire State?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : பாதிக்கக்கூடிய அளவில் பொழுது கெரோக்கல் நடந்ததாகத் தெரியவில்லை.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : சார், இந்த முற்றுகை அல்லது கெரோவினால் தண்டிக்கப்பட்ட கேஸ்கள் எத்தனை என்று அமைச்சரவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

[1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தண்டிக்கப்பட்டதாக என்னிடத்தில் தகவல் இல்லை. நீதிமன்றத்தினால் விடுதலை செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்றுதான் இருக்கிறது.

Retrenchment of mill employees in Coimbatore.

*448 Q.—THIRU N. S. V. CHITHAN : Will the Hon. the Minister for Labour be pleased to state whether the Government are aware of the retrenchment of employees by the mill owners of Coimbatore in April 1968 ?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களை பெருவாரியான வேலை நீக்கம் செய்வது பற்றி கோயமுத்தூர் ஆலை நிர்வாகிகளிடமிருந்து அறிக்கை ஏதும் வரவில்லை. அந்த மாதத்தில் பஞ்சாலைகளில் ஆட்குறைப்பு செய்யப்படவில்லை.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களில் இல்லாது போனாலும் கூட வேறு எந்தெந்த ஆலைகளில் ஆட்குறைப்பு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எத்தனை பேர்கள்? கொடுக்கப்பட்ட நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : கேள்வி பஞ்சாலையைப் பற்றியது. மற்ற விவரங்கள் என்னிடத்தில் இல்லை. தனிக்கேள்வி போட்டால் பதில் சொல்லலாம்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தலைவரவர்களே, கோவையில் ஆட்குறைப்பு சம்பந்தமாக ஒன்றும் நடவடிக்கை இல்லை. ஆனால், சிக்கனச் சேமிப்பு என்பதன் பெயரால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டதன் மூலமாக தற்காலிகமாக 10 ஆண்டுகளாக இருந்தவர்களுக்கு வேலையில்லாமல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அரசு அறியுமா? அதே நேரத்தில் அந்தத் தொழிலாளர்களின் நிலைமை என்ன என்பதைப்பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : கனம் அங்கத்தினர் கூறுவது பற்றிய தகவல் என்னிடத்தில் இல்லை. தனிக்கேள்வி போட்டால் விவரம் சேகரித்துத் தருகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM: May I know how many workers have been thrown out of employment, apart from retrenchment of employees by mill owners, and what steps this Government propose to take to reinstate them in the mills which should be opened after laborious negotiations between the Centre and the State?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : கேள்வி ஆட்குறைப்பு பற்றியது. அந்த மாதத்தில் ஆற்குறைப்பு ஏதுவும் செய்யப்படவில்லை என்று நான் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறேன்.

மீனாட்சியம்மன் கோவில் திருப்பணி

* 49 வினா—திரு. பி. எஸ். தனுஷ்கோடி : மாண்புமிகு அறநிலைய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை மீனாட்சி அம்மன் கோவில் திருப்பணிக்கான பொது வசூல் எவ்வளவு?

(இ) அறநிலைய இலாக்கா மூலம் கொடுக்கப்பட்ட மானியம் எவ்வளவு?

1969 மார்ச் 24]

(உ) திருப்பணி விழாக்குழு அந்த துறையின் மூலம் சர்க்காருக்கு திருப்பித்தர வேண்டிய பாக்கி ஏதேனும் உண்டா ?

(எ) திருப்பணியின் வரவு-செலவுகளை ஆடிட் செய்யப்பட்ட ஆடிட் ரிப்போர்ட்டின் நகல் ஒன்று சபைமுன் வைக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. வி. சுப்பையா : (அ) ரூ. 23,39,491.89.

(இ) இந்து சமய-அறக் கட்டளைகள் துறை மானியம் எதையும் வழங்கவில்லை.

(உ) இந்த வினா எழவில்லை.

(எ) இத்தணிக்கை அறிக்கைகள் 1371 முதல் 1375 வரையிலுள்ள பசுவிகளைப் பற்றியன. இந்தத் தணிக்கை அறிக்கைகள் மூலம் ஏற்பட்ட பொதுவான விளைவுகள் போதிய அளவு மனநிறைவு அளிப்பவையாக கருதப்படுகின்றன. இந்தத் தணிக்கை அறிக்கைகள் பல பக்கங்களைக் கொண்டனவ. எனவே, பேரவையில் அவற்றை வைக்க இயலவில்லை.

THIRU N. KASIRAMAN: Similarly when temple funds are diverted to non-governmental functions, will the Government be pleased to audit those accounts and to place the audit report before this House since temple funds are public properties and are under the control of the Government ?

மாண்புமிகு திரு. வே. வி. சுப்பையா : இந்த அறிக்கைகள் ஆடிட் செய்யப்படுகின்றன. ஆனால் ஆடிட் ரிப்போர்ட் பக்கங்கள் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தால் வைக்க இயலவில்லை.

திரு பெ. மலேச்சாமி : தலைவரவர்களே, இந்தத் திருப்பணியையொட்டி நடந்த ஒரு கோபுரத்திற்கான செலவை பிர்ஸா அவர்கள் ஏற்றுக் கொண்டதாகக் கூறப்படுகிறதே, அது உண்மையா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. வி. சுப்பையா : அதுபற்றிய தகவல் என்னிடத்தில் இல்லை.

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்திலுள்ள அறநிலையங்கள்.

வினா : * 450 புலவர். பொ. பொன்னம்பலம் : மாண்புமிகு அறநிலைய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருச்சி மாவட்டத்தில் எத்தனை கோவில்கள் அறநிலைய பொறுப்பிலிருக்கின்றன ?

மாண்புமிகு திரு.கே. வி. சுப்பையா : திருச்சி மாவட்டத்தில் 1122 அறநிலையங்கள் இருக்கின்றன.

புலவர். பொ. பொன்னம்பலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, திருச்சி மாவட்டத்தில் இந்தக் கோயில்களைச் சேர்ந்த சொத்துக்களிலிருந்து எவ்வளவு வருமானம் அறநிலையக் குழுவிற்குக் கிடைக்கிறது என்பதை அறியலாமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. வி. சுப்பையா : அதுபற்றிய தகவல்கள் என்னிடத்தில் இல்லை.

குடியிருப்பு மனைகளுக்கு பட்டா வழங்கல்.

* 431—வினா—திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கரூர் வட்டம், சக்காலியூர் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் வசிக்கும் இடத்திற்கு அருகில் உள்ள புறம்போக்கு நிலத்தை குடியிருப்பு மனைக்காக பட்டா வழங்க வேண்டும் என்று கோரிக்கை ஏதேனும் வந்ததா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன்மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது ?

[1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : (அ) ஆம்.

(இ) மேற்படி இடம் குடியிருப்புக்கு உகந்ததல்ல என்று சுகாதார அதிகாரிகளால் அறிவிக்கப்பட்டதால் கோரிக்கை தள்ளிவிடப்பட்டது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவரவர்களே, மேற்படி இடம் நஞ்சை நிலம் அல்ல, வறட்சியான இடம். ஆகவே அதை மீண்டும் பரிசீலனை செய்து ஆராய்ந்து அந்த இடத்தைத் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குக் குடியிருப்பு மனையாக மாற்றித்தர மீண்டும் முயற்சியெடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : நஞ்சை நிலம் அல்ல என்பதற்காக அலைன் செய்யப்படவில்லை. இது வீடுகள் கட்ட உகந்த இடம் அல்ல என்று டிஸ்ட்ரிக்ட் ஹெல்த் ஆபீசரால் தெரிவிக்கப்பட்டிருப்பதால், அந்தக் காரணத்தின் அடிப்படையில் தாசில்தார் அவர்கள் கொடுப்பதற்கில்லை, அடமானம் செய்ய உகந்ததல்ல என்று கூறியிருக்கிறார்கள்.

திரு. கே. பி. எஸ். மணி : சார், டிஸ்ட்ரிக்ட் ஹெல்த் ஆபீசர் என்னென்ன காரணங்களைக் கொடுத்து அந்த இடம் வீடு கட்டத் தகுதியில்லை என்று கூறியிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : விவரம் இல்லை. ஆனால், அவர்கள் வீடு கட்டுவதற்கு லாயக்கு இல்லை என்பதன் அடிப்படையிலே இதைக் குறிப்பிட்டிருப்பதால் தாசில்தார் அவர்கள் கொடுப்பதற்கில்லை என்று கூறியிருப்பதாக வருவாய்த்துறை அதிகாரி தெரிவித்திருக்கிறார்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : தலைவரவர்களே, இம்மாதிரியான புறம் போக்கு இடங்களைத் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குக் கொடுப்பதற்காக அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்றுதான் திரு. சௌந்தரபாண்டியன் அவர்களின் கேள்வி. ஹெல்த் ஆபீசர்கள் பள்ளம், மேடு என்று எதையோ போட்டுவிடுகிறார்கள். இனிமேலாவது, இதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து—இல்லாவிட்டால் தனிக் குழுவை வைத்து—இப்படிப்பட்ட இடங்களைத் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குக் கொடுக்க முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அரசாங்கக் கட்சியிலே இருக்கின்ற கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்குத் தெரியாமல் இருப்பதுதான் வருத்தமாயிருக்கிறது. இந்த அரசாங்கம் 70,000 ஏக்கர்கள் தரிசு நிலங்களைக் கொடுத்தது. 70,000 ஏக்கர் அளவிலே உழுவதற்கும், வீட்டுமனை கட்டுவதற்கும் கொடுத்திருக்கிறது. அதோடு, நிரம்ப வீட்டுமனைகளுக்குக் கொடுப்பது மட்டுமல்லாமல் ஹரிஜனங்களை இந்த லிஸ்டிலே முதன்மையாகக் கருதப்படவேண்டுமென்று சர்க்கார் உத்தரவே மாற்றப்பட்டிருக்கிறது. நிரம்பச் செய்வது என்பதற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கொஞ்சம் அவகாசம் எடுத்துக்கொண்டால் நல்லது என்று கருதுகிறேன்.

திரு. என். கிட்டப்பா : கோயில் நிலங்களிலிருக்கும், ஏழை ஹரிஜன மக்களையும், பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களையும் அந்த இடங்களிலிருந்து வெளியேற்றுவதைத் தடுக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : நான் இந்த மன்றத்திற்கு ஏற்கெனவே சொன்னேன். இம்மாதிரியான பிறருடைய நிலங்களிலே வீடுகள் கட்டிக்கொண்டிருப்பவர்களை வெளியேற்றக் கூடாது என்பதற்காக, பாதுகாப்பு அளிக்க மசோதா இந்த மன்றத்தின் முன்னால் வர இருக்கிறது என்பதைச் சிலநாட்களுக்கு முன்னால் இந்த மன்றத்தில் அறிவித்திருக்கிறேன்.

1969 மார்ச் 24]

* 432—வினா—திரு சு. துரைசாமி : மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவை மாவட்டம் குறிச்சி கிராமத்தில் உள்ள காலி இடங்களை பட்டா செய்து கொடுக்க கேட்டு 8—6—1966-ல் முன்னாள் இராணுவத்தினிடமிருந்து அரசாங்கத்திற்கு விண்ணப்பம் ஏதேனும் வந்துள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன்மீது அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகள் யாவை ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு கே. என். குமாரசாமி : தலைவரவர்களே, குறிச்சி கிராமத்தில் புறம் போக்கு இடம் இருக்கிறது. இனிமேலாவது, விண்ணப்பித்துக்கொள்பவர்களுக்கு அந்த இடத்தைக் கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : 8—6—1966 அன்று விண்ணப்பம் வந்துள்ளதா என்பதுதான் கேள்வி. அப்பொழுது வரவில்லை என்பதைத்தான் சொல்கிறேன். நிலம் இருக்கிறது என்றால் கண்டிப்பாக அரசாங்கத்தின் கொள்கை, கூடுமானவரையில் இதைக் கொடுப்பதற்கு ரொம்ப விரைவாகவும், துரிதமாகவும் 10, 15 ஆண்டுகாலத்தில் நடைபெறாத நடவடிக்கைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. ஆகவே, கவனிக்கப்படும் என்றுதான் பொருள்.

திரு ஆர். நாகசுந்தரம் : தலைவரவர்களே, முந்தைய சர்க்கார் ஓரிடத்தை முன்னாள் இராணுவத்திற்கு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதே இடத்தில் தியாகிகளுக்கும் பட்டா செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்த இடத்தை வேறு தனி நபர்கள் அனுபவித்து வருவதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா ? இப்படிப்பட்ட பல குளறுபடிகள் பட்டா வழங்குவதில் உள்ளதால் தான் நமது அரசு பட்டா வழங்க முடியவில்லை. ஆகவே, நீண்ட நாட்களாக யார் உள்ளார்களோ அவர்களுக்கே பட்டா செய்வதற்கு நமது அரசு முன் வருமா ?

(விடை இல்லை).

திரு. இரா. மாணிக்கவாசகம் : தலைவரவர்களே, இந்த பட்டா கொடுக்கின்ற நேரத்தில் அங்குள்ள பஞ்சாயத்துக்களுடைய தீர்மானம் தேவை என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் வேண்டுமென்றே பஞ்சாயத்து தடுத்து விடுகிற தீர்மானத்தை போட்டுவிடுகிறது. அதை நிவர்த்திக்க அரசு ஏதாவது மாற்றுமுறையைக் கையாளுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய யோசனையை முழுவதும் நாம் ஏற்றுக்கொள்வதற்கில்லை. “வேண்டுமென்றே” என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். “வேண்டுமென்றே” என்றால் அது யோசிக்கவேண்டிய பிரச்சனையே தவிர, பஞ்சாயத்து போர்டுக்கும் சில உரிமைகள் இருக்கின்றன. பஞ்சாயத்து போர்டிலே சில புறம்போக்கு நிலங்கள் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே பஞ்சாயத்து நலன்களுக்கும் தனிப்பட்டவர்களுடைய நலன்களுக்கும் முரண்பாடு வருகிற நேரத்தில் எந்த நலன்கள் பொது மக்களுக்கு இசைந்தவை என்பதை ஒட்டித்தான் இந்த முடிவுகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

Tax exemption for certain film shows.

*433—Q.—THIRU N. S. V. CHITHAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether tax exemption has been granted for film shows organised in connection with Flag Day celebrations during 1967-68 ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஆம்.

[1969 மார்ச் 24]

திரு என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, கொடிநாள் விழாவை யொட்டி ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட திரைப்படக் காட்சிகளுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கப்படுவதைப்போல பள்ளிக்கூட்டநிதி, கல்வி வளர்ச்சி நிதி போன்றவைகளுக்காக ஏற்பாடு செய்யப்படுகின்ற திரைப்படக் காட்சிகளுக்கும் கல்வியின் வளர்ச்சியை கருத்திலே கொண்டு அரசாங்கம் வரி விலக்கு அளிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இது மாதிரியான திரைப்படக் காட்சிகளுக்கு விதி விலக்கு அளிக்கப்படவில்லை.

திரு நா. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, பிளாக்டே அன்றைய தினம் திரையிடப்படுகின்ற திரைப்படக் காட்சிகளுக்கு வரி விலக்கு அளித்ததாகச் சொன்னார்கள். இதனால் அரசாங்கத்துக்கு எவ்வளவு நஷ்டம்? இப்படிப்பட்ட விலக்குகளை வேறு எதற்காவது கொடுத்திருக்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அவைப்பற்றி விவரம் இல்லை.

திரு. டி. மார்டின் : ஸ்பீக்கர் சார், இந்தக் கொடி நாள் விழாவை ஏற்பாடு செய்து யார்? அதற்காக எவ்வளவு செலவு செய்யப்பட்டது? அந்தச் செலவை யார் யார் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டார்கள்?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : The question does not arise.

திரு. கே. போஜன் : தலைவர் அவர்களே, இவ்விதம் நடத்தப்பட்ட திரைப்படக் காட்சிகளினால், கொடி நாள் விழாவுக்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட காட்சிகளினால் மொத்தம் எவ்வளவு வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இங்கு உள்ள கேள்வி வரி விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டதா என்பதுதானே தவிர, கொடிநாள் விழாவினுடைய விவரங்கள் பற்றியதல்ல. இந்தக் கேள்வியை தனியாகப் போட்டால் அதற்கு பதில் அளிக்க முடியும்.

கால்நடை மருத்துவ மருந்துகள்.

*434—**வினா :** **புலவர். பொ. பொன்னம்பலம் :** மாண்புமிகு உணவு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கால்நடை மருத்துவத்திற்குரிய மருந்துகள் நம் நாட்டிலேயே தயாரிக்கப்படுகின்றனவா?

(இ) ஆமெனில், எங்கெங்கே மருந்து செய் மனைகள் இருக்கின்றன?

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி :

(அ) கால்நடை மருத்துவத்திற்குரிய பெரும்பான்மை மருந்துப் பொருள்களும், மருந்துகளும் பொதுவாக நமது நாட்டில் தனியார் துறையில் தயாரிக்கப்படுகின்றன. மருத்துவப் பொருள்கள் கிடங்கில் கிடைக்காமலும் கால்நடை மருத்துவத் தொழிலுக்கு இன்றியமையாத தேவைப்படு பவையுமான உரிமை சார்ந்த சில மருந்துகள் அவசியத்தை முன்னிட்டே சில வேளைகளில் வெளிநாட்டிலிருந்து வாங்கப்படுகின்றன.

(இ) நோய்த் தடுப்புப் பணிக்குத் தேவைப்படும் உயிரியல் மருந்துகள் ராணியேட்டையிலுள்ள கால்நடை நோய்த் தடுப்பு மருந்து நிலையத்திலும் உத்திரப்பிரதேசம் இஸத் நகரிலுள்ள இந்தியக் கால்நடை ஆராய்ச்சி நிலையத்திலும் தயாரிக்கப்படுகின்றன. வெறிநாய்க் கடிநோய்க்குத் தேவையான ஊசி, மருந்து குன்னூர் பாஸ்டர் நிலையத்திலும், இஸத்நகர், இந்தியக் கால்நடை ஆராய்ச்சி நிலையத்திலும் பம்பாய் ஹப்கின் நிலையத்திலும்

1969 மார்ச் 24]

தயாரிக்கப்படுகின்றது. மருந்துப் பொருள்களும் மருந்துகளும் தயாரிக்கும் தனியார் நிறுவனங்கள் பம்பாய், கல்கத்தா, சென்னை ஆகிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன.

புலகீர் பொ. பொன்னம்பலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய தமிழகத்திலே அனைத்து மருந்துகளையும் தயாரிப்பதற்கு அரசு முயற்சி எடுத்து, ஆவன செய்ய முற்படுமா என்பதை அறிய விழைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : தமிழகத்தில் சில மருந்துகள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. வேறு சில மருந்துகள் வெளி நாட்டிலிருந்தும் நோயைப் போக்கவேண்டிய அவசியத்திற்காக இறக்குமதி செய்ய வேண்டி இருக்கிறது.

திரு அர். கருப்பையா : தலைவர் அவர்களே, கால்நடைகளுக்கு வருகின்ற நெஞ்சடைப்பான் சப்பை நோய் போன்ற வியாதிகளுக்கு இன்னும் சரியான மருந்து கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை என்று டாக்டர்கள் கூறுகிறார்கள். எனவே, தனியாக டாக்டர் குழுவை நியமித்து, முயற்சி செய்து கால்நடைகளுக்கு வருகின்ற இத்தகைய கொடிய வியாதிகளிலிருந்து அவற்றைக் காப்பாற்ற அரசு முயற்சி எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : டாக்டர்களிடமிருந்து அந்நகர குறை வரவில்லை. கனம் அங்கத்தினரிடமிருந்துதான் வருகிறது. இப்பற்றி டாக்டர்களைக் கேட்டால் அதற்கு வேண்டிய மருந்துகள் இருப்பதாகத் தான் தகவல் கொடுக்கிறார்கள்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : தலைவர் அவர்களே, நமது தமிழகத்தில் இராணிப்பேட்டையில்தான் நன்றாக மருந்து தயாரிக்கிறார்கள். நானே நேரில் பார்த்தேன். அதைப் பற்றிச் சந்தேகம் இல்லை. ஆனால் அதை இன்னும் கொஞ்சம் டெவலப் செய்வதற்கு, சில ஆராய்ச்சிகள் செய்வதற்கு அரசாங்கத்தில் ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : இராணிப்பேட்டை கால்நடை மருத்துவ ஆராய்ச்சியாளர்கள் நல்ல ஆராய்ச்சியும் நல்ல மருந்துகளும் கண்டுபிடிக்கிறார்கள். மலிவான விலையிலும் கூட அந்த மருந்துகள் விற்கப்படுகின்றன.

திரு. கு. கிருஷ்ணமூர்த்தி : தலைவர் அவர்களே, கால்நடைகளுக்கு சித்த வைத்திய மருந்துகளை பயன்படுத்த வேண்டுமென்று அரசு ஆராய்ந்ததா? அதைப் பயன்படுத்துமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : கால்நடைகளுக்கும் தமிழ் மருத்துவர்கள் நல்ல மருந்து கொடுத்துத்தான் வருகின்றார்கள். ஆனால் அது பற்றி அரசாங்கம் தனிப்பட்ட முறையிலே முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வில்லை. ஆஸ்பத்திரி இல்லாத இடங்களில் தனிப்பட்ட கால்நடை வைத்தியர்களும் சிறப்பான மருந்துகளைக் கொடுத்து வருகின்றார்கள். மாடுகளுக்கும் மற்ற கால்நடைகளுக்கும் உண்டாகக் கூடிய வியாதிகளும் தீர்ந்து வருகின்றன.

உணவு உதவித் தொகை.

*435—வினா—திரு. ஏ. எம். இராஜா : மாண்புமிகு உணவு, வேளாண்மை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இந்திய அரசிடமிருந்து உணவு உதவித் தொகை யாதேனும் இந்த அரசாங்கம் கேட்டுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரங்கள் யாவை?

[1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : மத்திய அரசுடன் நடத்திய பேச்சு வார்த்தைகளில், இப்பிரச்சினை எழுப்பப்பட்டது. இக்கோரிக்கையை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டார்கள் என்று தெரிய வந்ததால், இது வற்புறுத்தப்படவில்லை.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராகவும், மாண்புமிகு மதியழகன் அவர்கள் உணவு அமைச்சராகவும் இருந்தபொழுது கோதுமைக்கு உதவித் தொகை அளித்த மாதிரி அரிசி சாப்பிடுகிறவர்களுக்கும் உதவித் தொகை அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். அதை மத்திய அரசு மறுத்த வுடனே, பர்மாவிலிருந்து வந்த தமிழர்கள் அங்கே எவ்வளவு சொத்துக்களை எல்லாம் விட்டு விட்டு வந்திருக்கிறார்களோ அந்தத் தொகைக்கு ஈடாக அங்கிருந்து அரிசி இறக்குமதி செய்வதற்கு மத்திய அரசு சம்மதிக்க வேண்டுமென்று ஒரு கோரிக்கை கூறப்பட்டதே அது என்னவாயிற்று? அதை மீண்டும் வற்புறுத்த இந்த அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : முதலமைச்சர்கள் மாநாட்டில் மறைந்த அறிஞர் அண்ணா அவர்களோடு உணவு துறை அமைச்சராக இருந்த மதியழகன் அவர்களும் நானும் கலந்து கொண்டோம். அப்பொழுது அதை அண்ணா அவர்கள் வற்புறுத்திக் கூறினார்கள். பர்மாவிலிருந்து அரிசி கொண்டு வருவதற்கு அனுமதி தாருங்கள் என்று வற்புறுத்தினார்கள். மத்திய அரசு அதற்கு இணங்க வில்லை. மேற்கொண்டு சந்தர்ப்பம் வருகின்றபொழுது எல்லாம் வற்புறுத்திக் கூறுவோம். அந்தக் கோரிக்கையை வற்புறுத்துவதிலே நாம் எந்தவித தயக்கமும் காட்ட மாட்டோம்.

DR. H. V. HANDE : Sir, as a policy has the Central Government been giving food subsidy for wheat and of late has the Central Government stated that they would stop this subsidy. If so, have this Government discussed this matter and got an assurance from the Government of India that if they continue the food subsidy for wheat they would also continue food subsidy for rice?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இப்பொழுது இருக்கிற நிலை கோதுமைக்காகச் செய்யப்பட்டு வந்ததை அவர்கள் எடுத்துவிட்டார்கள். நம்முடைய அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கை எங்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்றால், அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டாம் என்பது அல்ல. கோதுமைக்கும் கொடுக்க வேண்டும், அது நியாயமானதுதான். வட மாநிலங்களிலே இருக்கிற ஏழை மக்கள் அதை ஏராளமாகச் சாப்பிடுகிறார்கள். அதனாலே கொடுப்பதில் ஒன்றும் தவறில்லை. எங்களுக்கும் கொடுங்கள் என்ற நிலைமையிலேதான் நாம் முதலமைச்சர்கள் மகாநாட்டிலே கோரிக்கை வைத்தோம். ஆனால் இதனாலே ஏராளமாகச் செலவாகிறது என்ற பொறுப்போடு இந்த மானியமும் இப்பொழுது கொடுக்கப்படவில்லை.

திரு. கே. வினாயகம் : சார், மத்திய சர்க்கார் நமது சர்க்காருக்கு மாத்திரம் இந்த மானியத்தைக் கொடுக்கவில்லையா? இதே மாதிரி தேசத்திலே இருக்கிற மற்ற எல்லா சர்க்கார்கள் கேட்டிருந்தும் கொடுக்க வில்லையா? நமக்கு மாத்திரம் ஏதாவது பாரபட்சம் காட்டுகிறார்களா மற்றவர்களை விட்டுவிட்டு.

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : ஏற்கனவே நான் முதலிலே சொன்ன பதிலிலிருந்தும், இரண்டாவது டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுக்கு நமது நிதி அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லிய பதிலிலிருந்தும் வினாயகம் அவர்களுடைய கேள்விக்குப் பதில் இருக்கிறது.

மு. ப.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : இப்பொழுதாவது பஞ்சம் ஏற்பட்டிருக்கிற நிலைமையில், உணவுப் பற்றாக்குறை ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய நிலைமையில், ஏதோ 10,000 டன் கொடுப்பதாக இருக்கிறார்கள். அதை சப்லிடியோடு கொடுக்கிறார்களா, அதை எப்படி வழங்குகிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : நமக்கு இப்பொழுது அரிசி கிடைப்பதுதான் முக்கியம். சப்ளிடியைவிட.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : இந்தியாவிலேயே கோதுமை சாப்பிடுகிறவர்கள், அரிசி சாப்பிடுகிறவர்கள் என்று இரண்டு வகைதான் உண்டு. கோதுமை சாப்பிடுபவர்களுக்கு மட்டும் மத்திய சர்க்கார் ஏற்கனவே சப்ளிடி கொடுத்திருக்கிறது. இப்பொழுது நிறுத்திவிட்டது. இப்படிக் கொடுத்த வரைக்கும் எவ்வளவு தொகை கோதுமைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கணக்குப் பார்த்து, அந்தத் தொகையை அரிசி சாப்பிடுபவர்களுக்கு மத்திய சர்க்கார் நியாயமாக நடந்து கொள்பவர்களாய், பாரபட்சம் இல்லாதவர்களாய் இருந்தால், கொடுக்க வேண்டும். இப்பொழுது நிலைமை இன்னும் கொஞ்சம் மோசமாக இருக்கிற காரணத்தினால், மீண்டும் இந்த அரசாங்கம் மத்திய சர்க்காரிடம் வற்புறுத்தி, கோதுமைக்குக் கொடுத்த பழைய தொகையைக் கணக்கிட்டு, அதற்கு ஈடாக அரிசிக்கு சப்ளிடி வாங்க முயற்சிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : ஏற்கனவே அவர்கள் கோதுமைக்குக் கொடுத்து வந்ததைப்போல அரிசிக்கும் கொடுக்க வேண்டும் என்று அவ்வப்பொழுது வற்புறுத்திக் கொண்டு வருகிறோம். சந்தர்ப்பம் வரும்பொழுதெல்லாம் வற்புறுத்திக்கொண்டு தான் வருகிறோம். முன்னர் முதல் அமைச்சர் அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் தமிழகத்திற்கு அரிசிக்கு சப்ளிடி கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிலையை திரு. மொரார்ஜி தேசாய் அவர்களிடம் தெளிவாக எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். நாளும் அதைத் தொடர்ந்து வற்புறுத்தத் தயங்கமாட்டோம். ஏற்கெனவே அவர்கள் கொடுக்கவில்லை என்றாலும் கூட, இப்பொழுது கொடுத்தால் தமிழகத்தில் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற நெருக்கடிக்குப் பெரிய உதவியாக இருக்கும் என்று வற்புறுத்திக்கொண்டு வருகிறோம்.

திரு. ப. மகாதேவன் : வெளிநாட்டிலிருந்து வரக்கூடிய கோதுமைக்கும், இந்தியாவிலே உற்பத்தியாகக்கூடிய கோதுமைக்கும் உள்ள விலை வித்தியாசத்தைச் சரிபடுத்துவதற்குத் தான் சப்ளிடி என்று கொடுத்தார்கள் என்று நான் சொல்கிறேன். அது சரிதானா?

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : மத்திய சர்க்காருக்கு மெம்பர் அவர்கள் வக்காலத்து வாங்கிக்கொண்டு பேசுகிறார்கள். அப்படியானால் இப்பொழுது மத்திய சர்க்கார் அதை நிறுத்தி விட்டது. அதை அவர்கள் ஒத்துக்கொள்கிறார்களா என்பதைப்பற்றிச் சிந்திக்க வேண்டும். அவர்கள் நமக்குக் கொடுக்கவில்லை. ஏதோ ஒரு காரணம் காட்டுவதற்காக அப்படிச் சொல்கிறார்கள். அந்தச் சமாதானத்தை நாம் ஏற்றுக்கொள்வதற்கு இல்லை. நமக்கு இருக்கிற நிலைமையில் நாம் வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொண்டு வருகிறோம். மத்திய அரசு இதை ஒரு சர்க்காரச் சொல்கிறார்கள். அவர்கள் இந்தத் தொகையை சப்ளிடியாகக் கொடுத்தால் நமக்கு உதவியாக அமையும். ஆகவே, அங்கத்தினர் அவர்கள் இப்பொழுது தமிழகத்தின் நிலைமையைக் கருதி, இப்படிப்பட்ட கேள்வியைக் கேட்காமல் இருப்பது நலம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு :—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி (*) இடப்பட்டு நூதால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக்குறிக்கும்]

(2) நடைமுறைக் கேள்வி.

“வக்காலத்து” என்ற சொல்லை அமைச்சர் பயன்படுத்தியது குறித்து

திரு. டி. மார்டின் : ஆன் எ பாயிண்டு ஆப் ஆர்டர், மிஸ்டர் ஸ்பீக்கர், ஸார். நண்பர் உறுப்பினர் அவர்கள் கேள்வி கேட்கும்பொழுது வெளி நாட்டிலிருந்து வருகிற கோதுமைக்கும், இந்தியாவில் உற்பத்தியாகிற கோதுமைக்கும் விலையில் வித்தியாசம் இருப்பதால், அந்த ஏற்றத் தாழ்வை சரிக்கட்டுவதற்கு சப்ளிடி கொடுத்தார்கள் என்பது சரிதானா

[திரு. டி. மார்டின்]

[1969 மார்ச் 24]

என்று கேட்டார்கள். அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறும்பொழுது உறுப்பினர் வக்காலத்து வாங்கிப் பேசுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இந்த மன்றத்தில் பேசுகின்ற நேரத்தில் உறுப்பினர்கள் எல்லோருக்கும் அவாவர்களுடைய கொள்கையைப்பற்றிப் பேசுவதற்கும், தங்களுக்கு ஒரு சந்தேகம் ஏற்பட்டால் அதைப்பற்றி கேட்பதற்கும் உரிமை இருக்கிறது. சட்ட மன்றத்தில் வக்காலத்து வாங்கிக்கொண்டு பேசினார் என்று சொல்வது சரியா? நீதிமன்றத்தில் தான் வக்காலத்து முறை என்று இருக்கிறதே தவிர, சட்டமன்றத்தில் வக்காலத்து முறை இருக்கிறதா? வக்காலத்து வாங்கிப் பேசுகிறார் என்று சொல்வது தாங்கள் இந்தச் சபையில் அனுமதிக்கப்படுகிற வார்த்தை என்று கருதுகிறீர்களா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது ஒரு தேவையில்லாத பாயிண்டு ஆப் ஆர்டர்.

THIRU K. VINAYAKAM: On a point of order, Sir. Usually lawyers are the only class of people that are entitled to file ‘vakalats’ and argue in a Court of law on behalf of another, viz., their client. But here, in this House, we are not functioning as lawyers. We are all members duly elected by the people. We are not expected to file ‘vakalats’ here and argue on behalf of Government of India. Such being the case, is not the Hon. Minister lowering the reputation and dignity of the House when he goes to the extent of saying that we have taken vakalats from the Government of India.?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. மார்டின் அவர்கள் எழுப்பிய பாயிண்டு ஆஃப் ஆர்டரில் பொருள் இல்லை என்று நான் குறிப்பிட்டு விட்டேன். அப்படிச் சொன்னதில் ஒன்றும் தவறில்லை. அவர் பாயிண்டு ஆஃப் ஆர்டர் மீது நமது வினாயகம் அவர்கள் இன்னொரு பாயிண்டு ஆஃப் ஆர்டர் எழுப்புவது முறையில் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ப. மகாதேவன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு தன்னிலை விளக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தன்னிலை விளக்கம் பிறகு ஆகட்டும். இப்பொழுது இல்லை.

(3) அறிவிப்பு.

சில அவையுரிமைக் கேள்விகள் ஒற்றிவைப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் திரு. சின்னசாமி அவர்கள் நவசக்தி என்ற பத்திரிகையின்மீது கொடுத்திருந்த உரிமைப் பிரச்சனையை இன்று எடுத்துக்கொள்வதாகக் கூறினேன். வேண்டிய தகவல் இன்னும் கிடைக்காத காரணத்தினால் நாளைக்கு எடுத்துக்கொள்ளுகிறேன்.

உறுப்பினர் திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் அவர்கள் “நவமணி” என்ற பத்திரிகையின் மீது ஒரு உரிமைப் பிரச்சனையைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதையும் நான் நாளைக்கு எடுத்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, உறுப்பினர் திரு. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களின் மீது ஒரு உரிமையை மீறிய பிரச்சனையைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இன்று இல்லாத காரணத்தினால், அதையும் நான் நாளைக்கு எடுத்துக் கொள்கிறேன்.

1969 மார்ச் 24]

(4) கவன ஈர்ப்பு.

(அ) மக்களவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள பஞ்சப்பிரதேசங்கள் பட்டியலில் தமிழ்நாடு விடப்பட்டிருப்பதும், மைய அரசினிடமிருந்து போதிய நிதியைப் பெற வேண்டியதன் அவசியமும்.

DR. H. V. HANDE: I wish to call the attention of Hon. the Minister for Finance to a matter of urgent public importance; namely,

“The deletion of the name of the State of Tamil Nadu in the list of drought affected areas submitted to the Parliament and the need to get an adequate Central financial assistance for the State.”

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN: The decision to seek assistance from the Government of India for drought affected areas in Tamil Nadu was taken on 17th February 1969 by the Chief Minister of Madras. The request for assistance reached the Government of India on 22nd February 1969. The Finance Ministry of the Government of India has clarified that only those States for which the Government of India have already given assistance would be included in the list submitted to the Parliament. The Union Government is sending a team to study the condition in Tamil Nadu which will be reaching Madras on 25th March 1969. On studying their report the State of Tamil Nadu would also be included in the list of drought affected areas and after release of assistance would be added to the list submitted to the Parliament. I wish to assure the House that Tamil Nadu will get financial assistance from the Centre for drought relief in this State. During his last visit to Delhi, the Chief Minister of Tamil Nadu has discussed this with the Prime Minister, Deputy Prime Minister and Union Food Minister. It is also proposed to ask for more assistance from the Union Government for relief work for the period after 31st March 1969. The Prime Minister of India has agreed to visit Tamil Nadu on the 17th April 1969, as a token of her goodwill to this State.

DR. H. V. HANDE: Has this Government made any assessment of the total expenditure and then written a letter to the Central Government indicating the total expenditure necessary for complete relief operations for the drought conditions prevailing in Tamil Nadu? Has this Government got worked out schemes for each district and will the Government take the active co-operation of M.L.A's in the area in regard to relief operations and has this Government got written reply from the Central Government that they will include Tamil Nadu in the subsequent list that they are likely to place before Parliament?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: நான் சொன்னதற்கு உண்மையான பொருள் அது தான். 25-ம் தேதி ஒரு ஸ்டடி டீம் இங்கே வருகிறது என்று அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் சுற்றுப் பயணம் செய்து நிலைமையை நேரில் கண்டறிவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப் பட்டிருக்கின்றன. இந்த அரசாங்கம் ஏற்கனவே இதற்காக ரூ. 1 கோடி 57 லட்சம் அளவுக்கு ஒதுக்கி இருக்கிற நிலைமையைப்பற்றி எடுத்துரைத்

140 மக்களவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள பஞ்சப்பிரதேசங்கள் பட்டியலில் தமிழ்நாடு விடப்பட்டிருப்பதும், மைய அரசினிடமிருந்து போதிய நிதியைப்பெறவேண்டியதன் அவசியமும்

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]

[1969 மார்ச் 24]

திருக்கிறது. இன்னும் நல்ல வகையிலே ரூபாய் 5 கோடி அளவுக்குக் கூட செலவாக வேண்டும் என்பதற்கான் விவரங்களை அவர்களுக்குத் தெரிவித்திருக்கிறோம். இதிலே ஒரு முக்கியமான விவகாரம் என்ன வென்றால், மத்திய சர்க்கார் நமக்கு நிதி உதவி செய்வதில்லை. கடனாகத் தான் கொடுக்கிறார்கள். ஏதோ மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து நமக்கு நிர்மாப்ப பணம் வந்துகொண்டிருக்கிறது என்ற தவறான கருத்தில் இந்த மன்ற மும், வெளியில் இருப்பவர்களும் இருக்க வேண்டாம். கடனாகக் கொடுப்பதற்கே இவ்வளவு தாமதம் ஆகிறது, இவ்வளவு நாளாகிறது. அட்டவணையில் நாம் இருப்போமா என்ற நிலைமை இருக்கிறது. நம்முடைய முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இதை மானியமாகக் கொடுக்க வேண்டும், கடனாக இல்லை என்பதை வற்புறுத்தியிருக்கிறார்கள். அதைத் தொடர்ந்து வற்புறுத்திக் கொண்டிருப்போம். பீஹார், ராஜஸ்தான் போன்ற மாநிலங்களுக்கு அப்படி மானியமாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தமிழகத்தின் துரதிருஷ்டம் கடனாகக் கொடுப்பதற்கே இவ்வளவு தாமதம் ஆகிறது. இங்கே உள்ள ஒரு கோரத்தன்மையை நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பிரதம மந்திரி அவர்களுக்கும், துணைப் பிரதம மந்திரி அவர்களுக்கும், உணவு மந்திரி அவர்களுக்கும் விளக்கிவிட்டு வந்திருக்கிறார்கள். இன்னும் மீண்டும் தொடர்ந்து அதற்கான் வாய்ப்பு ஏற்படுவதற்கு அரசாங்கம் முயலும்.

DR. H. V. HANDE : From the answer given by the Hon. Minister it looks as though the Central Government is hesitating to give money by way of loan or 'manyam' (மானியம்). There seems to be no hope.

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : I did not say so.

DR. H. V. HANDE : There is that possibility. Will this Government, since we have only three or four days left, take the views of all the members or at least pass a unanimous resolution to bring home to the Central Government the intensity of the situation. Probably, they, in the Centre, are not aware of the intensity of the drought situation in Tamil Nadu. that it is so severe here. To bring home to the Centre the intensity of the drought condition and the intensity of feeling of the Members, will this Government take some step like passing a resolution and convey it to the Central Government?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஏற்கனவே தெரிவித்திருக்கிறோம். இந்த மன்றமும் மாதம் முழுதும் தெளிவு படுத்தும் முறையில், நிதி ஒதுக்கீடு மசோதாவின் மேல் அழுத்தமாகப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. எப்படி வகை செய்வது என்பதில் தான் சங்கடம். ஒரு புயல் வந்து சேதம் ஏற்படுகிறது என்றால், பணத்தை உதவியாகவோ, தானமாகவோ கொடுப்பதில்லை. கடனாகக் கொடுத்து, கணக்கு எழுதி வைத்துக் கொண்டு, பின்னால் வாங்குகிறார்கள். அந்த நிலை இல்லாமல், மாறுதல் ஏற்படவேண்டும் என்று முதல் அமைச்சர் அவர்கள் வற்புறுத்தி இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்வதைப் போல், தீர்மானம் போடுவது என்றால், சட்ட சபையிலே பிலினஸ் அட்வைசரி கமிட்டியில் யோசித்து, ஒரு முடிவு எடுப்போமானால், அரசாங்கத்திற்கு ஆட்சேபணை இல்லை. அதை பிலினஸ் அட்வைசரி கமிட்டி முடிவுக்கு விட்டு விடுகிறேன்.

திரு. ப. மகாதேவன் : சார், ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர்.....

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : இப்பொழுது உட்காருங்கள்.

THIRU B. MAHADEVAN : I am rising on a point of order, Sir, When I put a supplementary question to the Hon. Minister for Food, he gave a reply. When I asked for a personal explanation, you did not allow me to proceed.

மக்களவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள பஞ்சப் பிரதேசங்கள் பட்டியலில் 141

தமிழ் நாடு விடப்பட்டிருப்பதும், மைய அரசிடமிருந்து

போதிய நிதியைப்பெற வேண்டியதன்

அவசியமும்

1969 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. முடியட்டும், சொல்லலாம் என்று சொன்னேன். அதில் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை.

(ஆ) சுருட்டப்பள்ளி அணைத்திட்டத்திற்கு ஆரணியாறு நீர்த் தேக்கத்தி
லிருந்து தண்ணீர் வராததால் ஏற்பட்டுள்ள பாதிக்கப்பட்ட நிலை.

திரு. கா. வேழவேத்தன் : தலைவர் அவர்களே, சட்டப் பேரவையின் 41-வது விதியின் கீழ் அவசரப் பொது முக்கியமான கீழ்க்கண்ட காரியத்தை, மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

“தமிழகம், ஆந்திரம் ஆகிய இரு மாநிலங்களுக்கும் உரிமையான ஆரணியாறு நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து ஒப்பந்தப்படி சுருட்டப்பள்ளி அணைத் திட்டத்திற்கு வந்து கொண்டிருந்த தண்ணீர் இப்போது வராததால் தமிழக வடக்குப் பகுதிகளில் பாசனம் பெற்று வந்த 6,000 ஏக்கர்கள் பாதிக்கப்பட்டுள்ள நிலைபற்றியது”.

மாண்புமிகு திரு எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, சுருட்டப்பள்ளி அணைக்கட்டின் தலைப்பு மதகு வரவுகால் 1967-68-ல் பெய்த மழையின்போது தூறு படிந்து விட்டது. வரவுதாலின் வலது கரை மண் அரிக்கப்பட்டது. இதனால் சுருட்டப்பள்ளி அணைக்கட்டின் கீழ் தமிழ் நாட்டில் இப்போது பாசனத்தில் இருந்து வரும் 6,066 ஏக்கரில், 1967-68, 1968-69-ம் ஆண்டுகளில் எவ்வளவு ஏக்கர்கள் பாதிக்கப் பட்டுள்ளன என்ற புள்ளி விவரங்கள் சேகரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. 1960-ம் ஆண்டு முதல், 1967-ம் ஆண்டு வரை ஆண்டு ஒன்றுக்கு சரா சரியாக முதல் போகத்தில் 677.21 ஏக்கரும், இரண்டாவது போகத்தில் 494.61 ஏக்கரும் சாகுபடி செய்யப்பட்டவில்லை. ஆந்திரப் பிரதேச அரசு அணைக்கட்டைச் சரிவரப் பேணி வராததாலும் சுருட்டப்பள்ளி அணைக் கட்டின் ஆயக்கட்டு முழுவதும் தமிழ்நாட்டிலே அமைந்துள்ளதாலும், வாய்க்கால் நீரை ஒழுங்காக வழங்குமாறும் அணைக்கட்டினைப் பேணி வரும் பொறுப்பினை தமிழ்நாட்டு அரசிற்கு மாற்றிக் கொடுக்குமாறும் ஆந்திரப் பிரதேச அரசுக்கு எழுதக் கருதப்பட்டுள்ளது.

திரு. கா. வேழவேத்தன் : தலைவர் அவர்களே, மேற்கொண்டு அமைச்சர் கொடுத்த விவரத்திற்கு மேலாக, ஆரணியாற்றின் அணைக்கட்டு சம்பந்தப்பட்ட ஒப்பந்தத்தை கூறி, ஆந்திரா வாய்க்கால் நீர் விடாது சட்ட விரோதமானது என்கிற தகவல் வந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, மத்திய சர்க்கார் நீர்ப்பாசன அமைச்சருடன் பேச்சு வார்த்தை நடத்தி, தக்க வழிவகை செய்யுமா நம் அரசு என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அதற்கான வழிவகைகளை இந்த அரசு செய்யும்.

(5) தன்னிலை விளக்கம்.

“வக்காலத்து” என்று சொல்லீ அமைச்சர் தன் துணை வினாவிற்கு விடையளிக்கையில் பயன் படுத்தியது குறித்து திரு. ப. மகாதேவன் விளக்கம்.

திரு. ப. மகாதேவன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உணவு அமைச்சர் நான் ஒரு உண்மையைக் கூறியபோது, வெளிநாட்டுக் கோதுமை பஞ்சாப் கோதுமையைவிட, ஏற்றுமதிச் செலவு முதலியவை இருப்பதால் விலையில் அதிகமாக, கூடுதலாக இருக்கிறது, அதை ஒரு முகப்படுத்துவதற் காக எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை பற்றி சொன்ன போது, ஒரு உண்மையைச் சொன்ன நேரத்தில், “இன்வரினுபேஷன்” ஆக, வக்காலத்து

[திரு. ப. மகாதேவன்]

[1969 மார்ச் 24]

வாங்குவதாகச் சொன்னார்கள். நான் வழக்கறிஞர் தான்; ஆனால் இந்தப் பணிக்காக நான் கோர்ட்டுக்குக் கூடப் போவது இல்லை. அகில இந்தியக் கட்சியின் உறுப்பினன்; குண்டுச் சட்டியில் குதிரை ஓட்டும் கட்சி இல்லை. (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது முறையான வார்த்தை அல்ல.

திரு. ப. மகாதேவன் : அதைநான் வாபஸ் வாங்குகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்ன வார்த்தையை அவர்கள் வாபஸ் வாங்க வேண்டும். இல்லையென்றால், அதை சட்ட சபைப் பதிவேட்டிலிருந்து எடுத்துவிட வேண்டும். என்னுடைய தந்திலை விளக்கத்தைச் சொல்லி, அவர்கள் குறிப்பிட்ட வார்த்தையைப் பதிவேட்டிலிருந்து எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பதிவேட்டிலிருந்து எடுக்க வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பதை முடிவு செய்ய வேண்டியது பேரவைத் தலைவருடைய பொறுப்பு.

THIRU K. VINAYAKAM : This is a very serious matter and we should not take it lightly. It affects the very dignity of this House, not only of this House but also the dignity of the practising lawyers who are members of this House. ‘Vakalat’ is a very serious word.

இதற்கு முன்னே, “தாளம் போடுகிறார்கள்” என்கிற வார்த்தையையும், “பின் பாட்டும் பாடுகிறார்” என்ற வார்த்தையையும் ஆட்சேபித்திருக்கிறார்கள். அதே மாதிரி இந்த வார்த்தையும், நம்முடைய கவுரவத்தைப் பாதிப்பதாக இருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, நம்முடைய சபையினுடைய கவுரவத்தையே பாதிக்கிறது. வழக்கறிஞர்கள் வழக்கு மன்றத்திலே தான் வக்காலத்து போடுகிறார்கள். சட்ட மன்றத்தில், அவர்கள் பொது மக்களுடைய பிரச்சினைகளை, மாநில சர்க்காருடைய பிரச்சினைகளை, மத்திய சர்க்காரின் பிரச்சினைகளை எடுத்துச் சொல்வதற்கு எங்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. “இன்ஸ்டீட்” செய்வது போல, அவமானப்படுத்தும் முறையில், வக்காலத்து வாங்கிக் கொண்டு பேசுகிறார்கள் என்பது முற்றிலும் தவறு. அதை பதிவேட்டிலிருந்து எடுத்துவிடவேண்டும். அல்லது அவராகிலும் அதை வாபஸ் வாங்கிக் கொள்ள வேண்டும். இரண்டும் இல்லை என்றால், எங்களால் இங்கே அரை நிமிஷம் கூட இருக்க முடியாது. (காங்கிரஸ் கட்சி ஆரவாரம்).

THIRU A. V. P. ASAITHAMBI : I am rising on a point of order, Sir.

THIRU K. VINAYAKAM : I am not yielding.

THIRU A. V. P. ASAITHAMBI : I am rising on a point of order. You are not yielding?

திரு. கே. வினாயகம் : ஆதலால் தாங்கள் ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டும். அந்த வார்த்தையை பதிவேட்டிலிருந்து எடுத்து விடுங்கள். அந்த வார்த்தை எங்களுக்கு அவமானமாக இருக்கிறது. அதை எடுங்கள்; இல்லையென்றால், அவர்களை வாபஸ் வாங்கச் சொல்லுங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கே. வினாயகம், பாயின்ட் ஆர்டர் என்று எழுந்தார்கள். அதில் பாயின்ட் ஆர்டர் என்ன இருக்கிறது? (குறுக்கீடு) அதுதான் சொல்லுகிறேன். இது எந்த வகையில் ஒழுங்கு மீறியதாகும்? ஒழுங்கு மீறிய நிகழ்ச்சி ஒன்றும் இல்லை. அந்த வார்த்தை பார்லிமெண்டரியா, அல்லது அன்-பார்லிமெண்டரியா என்பது பற்றி விளக்கம் கேட்கட்டும். ஆனால், வினாயகம் சொன்னார்கள், “பின் பாட்டு பாடுகிறார்”, “தாளம் போடுகிறார்கள்” என்ற சொற்கள்

1969 மார்ச் 24]

[பேரவைத் தலைவர்]

அனுமதிக்கப்படவில்லை என்று. அந்தச் சொற்களிலே குற்றம் இல்லை. செயலில் தான் குற்றம் இருக்கிறது. அவை தவறான நிகழ்ச்சிகள் என்றது போல, “வக்காலத்து வாங்குவது” என்பதும் தவறான நிகழ்ச்சி என்பதை, வக்கீல் ஒத்துக் கொண்டாலும், நான் ஒத்துக்கொள்ள வில்லை. அது ஒரு கவரவமான சொல்தான். அந்தச் சொல்லை இந்த சபையிலே உபயோகிக்கக் கூடாது என்று சொல்லத் தேவையில்லை. ஆகவே, அமைச்சரவர்கள் அதைத் திரும்பப் பெற வேண்டும் என்பதும் இல்லை. அரசுக்காகப் பேசுகிறார்கள் என்ற பொருளில் வருவது; அதற்கும் மத்திய சர்க்காருக்கு வக்காலத்து வாங்கிப் பேசுகிறார்கள் என்பதற்கும் பொருளில் வேறுபாட்டில்லை. இரண்டும் ஒன்றுதான். “வக்காலத்து வாங்குவது” என்ற சொல் இந்த மன்றத்தில் கூறக் கூடாத சொல் அல்ல, இழக்கூடிய சொல்லும் அல்ல. ஆகவே, இதில் எந்த ஒழுங்குத் தவறும் இல்லை.

THIRU K. VINAYAKAM: On a point of further explanation. For monetary consideration, we file a vakalat. We take money and then file a vakalat. Here we do not take any money from the Central Government. You must know the implications of the word.

(The bell was rung.)

Please here me (The bell was rung). Why don't you here me on so simple an affair?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைத் தலைவர் எழுந்தவுடன் உறுப்பினர் உட்கார வேண்டும்.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் உட்காருங்கள். இப்பொழுது பேரவைத் தலைவர் ஒரு தீர்ப்பு அளித்த பிறகு, அது முடிவானது என்று சட்ட மன்ற விதிகள் இருக்கின்றன. “வக்காலத்து வாங்குவது” என்ற சொல் சட்ட மன்றத்தில் உபயோகிக்கக் கூடாத சொல் அல்ல; உபயோகிக்கக் கூடிய சொல்தான். அந்த முறையின் தீர்ப்பு அளித்திருக்கிறேன். (மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பரிந்துபேசல்) ஆம், அது பரிந்து பேசல் என்ற அளவில் இருக்கிறது. அது கவரவமான சொல். அந்தக் கவரவமான சொல்லை அமைச்சர் அவர்கள் ஆண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, எந்த விதமான இழுக்கும் இல்லை. அதைச் சொல்வதனால், உறுப்பினர்களுக்கு, அந்தத் தொழிலைச் செய்யும் உறுப்பினர்களுக்கு, எந்த விதமான இழுக்கும் இல்லை என்பதைத் தெளிவாகக் கூறுகிறேன். அதில் ஒழுங்குப் பிரச்சினையும் இல்லை.

THIRU K. VINAYAKAM: Please permit me to make a statement. Vakalats are filed only for monetary consideration.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி: தலைவர் அவர்களே.....

திரு. கே. வினாயகம்: தாங்கள் ஒரு உண்மையைக்கவனிக்க வேண்டும். வக்காலத்து வாங்குவதென்றால், பணம் வாங்கிக் கொண்டுதான் கோர்ட்டில் தேசிகிறோம். இங்கே அப்படிப் பணம் வாங்கிக் கொண்டு பேசுகிறோமா?

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி: ஆன் எ பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர், பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் வினாயகம் அவர்கள் * * * * ஒழுங்குப் பிரச்சினையை எழுப்பியிருக்கிறார். ஆங்கிலத்திலே (Advocating)

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

144 “வக்காலத்து” என்ற சொல்லை அமைச்சர் தன் துணை வினாவிற்கு விடையளிக்கையில் பயன் படுத்தியது குறித்து திரு. ப. மகாதேவன் விளக்கம்

[திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

[1969 மார்ச் 24]

என்பதற்குச் சரியான தமிழ்ச் சொல்தான் வக்காலத்து என்பதாகும். அவர் காங்கிரஸ் கட்சிக்குத்தான் வக்காலத்து வாங்கியிருக்கிறார். வக்காலத்து என்ற சொல் ஆங்கிலத்தில் இருக்கும் Advocating என்ற வார்த்தைக்குத்தான் வரும். * * * * *

THIRU K. VINAYAKAM : He cannot talk like that. ‘Vakalat’ is a Hindi word.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் ஒரு ஒழுங்குப் பிரச்சினை என்ற முறையில் எழுந்து, மற்றொரு உறுப்பினர், திரு. கே. வினாயகம் அவர்களுக்கு * * * * * என்று பேசுவது முறையாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு உறுப்பினர்களுடைய மதிப்பை அறிந்துதான் மற்ற உறுப்பினர்கள் பேச வேண்டும். இரண்டுக்கும் ஒரே பொருள்தான் என்று சொல்லிவிடலாம். ஆனால், * * * * * என்று பேசுவது முறையாக இருக்காது. திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் கூறிய வார்த்தை கனம் அங்கத்தினருடைய மனதைப் புண்படுத்தும் வகையில் அமைந்திருப்பதால், அந்த வார்த்தையைச் சபை நடவடிக்கைக் குறிப்பிப்பிலிருந்து நீக்கி விடுகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : As a mark of protest against this kind of insinuation against the class of Advocates and as a mark of displeasure about the ruling, we stage a walkout.

(ஆளும் கட்சியில் சிலர் : “போ, போ”.)

THIRU K. VINAYAKAM : This is the type of people we have got in this House. We are ashamed.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : This is the sort of treatment meted out to us.

(காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் அவையை விட்டு வெளிநடப்பு செய்தனர்).

(6) அறிக்கை அளித்தல்.

அரிசன நலத் துறை பற்றிய மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அறிக்கை.

THIRU S. AGNI RAJU : Sir, I rise to present the report of the Committee on Estimates on Harijan Welfare Department (Fifth Report).

(7) 1969-70-ம் ஆண்டிற்கான நிதிக் கோரிக்கைகள்மீது வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 1969-70-ம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு. இப்போது இரண்டு மானியக் கோரிக்கைகள் அவை முன் இருக்கின்றன. காலையில் கூட்டுறவு மானியத்தை எடுத்துக் கொண்டு, மாலையிலே அரசுப் போக்கு வரத்து மானியத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று முடிவாகியிருக்கிறது. ஆகவே, முதலில் கூட்டுறவு பற்றிய மானியக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவருவார்கள்.

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

(அ) கோரிக்கை எண் 19—கூட்டுறுவு.

மாண்புமிகு திரு சி. பா. ஆதித்தனார் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகிறேன்.

“கோரிக்கை எண் 19—கூட்டுறுவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,74,04,700-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

திரு. பி. வேலுசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறுவு முறையில் புதிதாக மாறுதல் செய்யக் கோரி விவாதிக்க.—

“கோரிக்கை எண் 19—கூட்டுறுவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,74,04,700-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss policy and point out the need to take immediate and active steps to prevent the malpractices in the Co-operative Sector, I move the cut motion standing in my name—

“That the allotment of Rs. 3,74,04,700 under Demand No. 19—Co-operation—be reduced by Rs. 100.”

திரு சோ. அழகர்சாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறுவு ஸ்தாபனங்களுக்கு சகலவிதமான வரிகளிலிருந்தும் விலக்களிக்க வேண்டுமென்று விவாதிக்க.—

“கோரிக்கை எண் 19—கூட்டுறுவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,74,04,700-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வட ஆர்க்காடு மாவட்ட கூட்டுறுவு மார்க்கெடிங் சொஸைட்டியில் 1965-66 முதல் கணக்குகள் துணிக்கை செய்யாமலிருப்பதைப் பற்றி விவாதிக்க.—

“கோரிக்கை எண் 19—கூட்டுறுவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,74,04,700-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாணியக் கோரிக்கையும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வருகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் உரையாற்றுவார்கள்.

மாண்புமிகு திரு சி. பா. ஆதித்தனார் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறுவுத் துறையின் 1968-69 ம் ஆண்டு, ஓராண்டு நிர்வாகம் பற்றிய விளக்கவுரை* இன்று உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைத் தவிர, கூட்டுறுவுத் துறையில் வட்டாரங்களில் கூட்டுறுவு வங்கி வசதிகளை அளிப்பதற்கான கொள்கை விளக்கக் குறிப்பும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும், இந்த விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்கின்ற முறையில் பொதுவான கண்ணோட்டத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் ஏறத்தாழ 22 ஆயிரம் கூட்டுறுவுச் சங்கங்கள் இருக்கின்றன. கூட்டுறுவுத் துறை என்று சொல்லுகின்றபொழுது கூட்டுறுவுத் துறையில் நடக்கின்ற தொழில்கள், கூட்டுறுவுத் துறையில் நடக்கின்ற நிறுவனங்கள் என்ற முறையில் இருக்கின்றன. அவை பொதுத் துறையைச் சேர்ந்தவைகளும் அல்ல, தனியார் துறையைச் சேர்ந்தவைகளும் அல்ல. இவை இரண்டிற்கும் இடைப்பட்ட இடையில் இருக்கும் துறைகளாகும். இன்றைக்கு நாட்டில் 22 ஆயிரம் கூட்டுறுவுச் சங்கங்கள் இருக்கின்றன என்றால்

[திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்]

[1969 மார்ச் 24]

அவைகளை நான்கு வகையான கண்ணோட்டத்துடன் தான் பார்க்க முடியும். இவைகளைப் பிரிக்கின்ற பொழுது, இந்த நிறுவனங்கள் என்னென்ன வகையில் வேலை செய்கின்றன, என்னென்ன பணிகளைச் செய்கின்றன என்று பார்த்தால் நான்கு வகையான தொழில்களைச் செய்து வருகின்றன.

முதலாவதாக, விவசாயப் பண்ணைகள், அவை பூரண வெற்றியடைந்து விட்டன என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமையில் நான் இல்லாமல் இருக்கிறேன். அவை பூரண வெற்றியடையவில்லை என்பதை ஓரளவு வருத்தத்தோடு சொல்கிறேன். விவசாயத் துறை என்று சொல்லுகின்ற பொழுது கூட்டுறவுச் சங்கங்களை நோடியாக விவசாயத்தில் ஈடுபட்டு, நிலத்தை உழுது பயிரிட்டு வருவதைத்தான் சொல்கிறேன். இதைப் பற்றிச் சொல்லும் போது, இதில் எது வெற்றி, எது தோல்வி என்பதை விளக்கவும் நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பொதுத் துறையிலோ, கூட்டுறவுத் துறையிலோ, எப்போது வெற்றியடைந்ததாகச் சொல்ல முடியும் என்பதை விளக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எது வெற்றி, எது தோல்வி என்பதை மறைந்த முதலமைச்சர் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். “இந்தத்துறையில் நடக்கின்ற நிறுவனங்கள் வெற்றியடைந்தாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், முதலாவதாக பொதுமக்களுக்கு நன்மை பயக்கக்கூடிய வகையில் நடைபெற வேண்டும். இரண்டாவதாக, இந்த நிறுவனங்களுடைய வரவு செலவுக் கணக்குகளைப் பார்க்கின்றபொழுது, மிச்சம் வர வேண்டும்;” என்பதைத் தான் அண்ணா அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இலாபம் என்று சொல்ல முன்வரவில்லை. மிச்சம் வரவேண்டும் தனியாருக்குத்தான் இலாபம் உண்டு, நட்பும் உண்டு. அரசுக்கு இலாபமும் இல்லை, நட்பும் இல்லை. ஆகவேதான் அதை மிச்சம் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். வருவாய் என்றும் சொல்லலாம். இந்தக் கண்ணோட்டத்துடன் தான் நான் பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, விவசாயப் பண்ணைகள் ஓரளவுக்கு வெற்றியடைந்துவிட்டதாகச் சொல்ல முன்வரவில்லை.

முற்பகல் 10-30
இரண்டாவதாக, கூட்டுறவுத் துறையில் நடக்கின்ற தொழிற்சாலைகள், மூன்றாவதாக, கூட்டுறவுத் துறையில் நடக்கின்ற வாணிபங்கள் அல்லது பண்ட மாற்று நிறுவனங்கள். வாணிபத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் பண்டமாற்றுத் தொழிற்சாலைக்கும், கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கும்மிடையே உள்ள கருத்து வேறுபாடு என்னவென்பதைத் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். தொழிற்சாலை என்றால் ஒரு தனிப் பொருளை எடுத்து வேறு ஒரு பொருளாக மாற்றுவது. ஆனால் பண்ட மாற்றுச் சங்கங்கள் ஒரு பொருளை மற்றொரு பொருளாக மாற்றுவது இல்லை. ஒரு பொருளை வாங்கி அதையே சிறிது அதிகவிலைக்கு விற்று இடையில் ஆதாயம் பெறக் கூடியவை இந்தப் பண்ட மாற்றுச் சங்கங்கள். இந்தப் பண்டமாற்றுச் சங்கங்கள் அல்லது வணிகச் சங்கங்கள், வணிக நிறுவனங்கள் பற்றித்தான் உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் ஏராளமாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். உறுப்பினர்கள் சொல்லுகிற குறைகள் எல்லாம் பொதுவாக இந்த ரகத்தைச் சேர்ந்த, தினுசைச் சேர்ந்த சங்கங்களைப் பற்றித்தான். இவற்றில் தவறுகள் இருக்கின்றன—கையாடல்கள் இருக்கின்றன—ஒழுங்கினங்கள் இருக்கின்றன—இன்னும் ஊழல்கள்—ஊழல் என்ற சொல் சட்ட சபையில் பயன்படுத்தக் கூடியதுதானே என்னவோ—என்பன பற்றி வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பெருவாரியாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

மூன்றாவதாக, நாம் பார்ப்பது தொழிற்சாலைகளை நடத்துகின்ற சங்கங்கள். சங்கம் என்ற சொல் கூட அவ்வளவு சிறப்பானதல்ல—என்னமோ தர்ம ஸ்தாபனங்கள் நடத்துகிற சாரிடபிள் சொஸைடி—போன்ற தவறான எண்ணம் உண்டாகிறது—மறைந்த முதலமைச்சர் மாமேதை அண்ணா அவர்கள் இதைப் பற்றி மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த நிறுவனங்களில் மிச்சம் அல்லது இலாபம் வருவாய் வரவேண்டும். அது

1969 மார்ச் 24]

[திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்]

தான் இலக்கணம். இந்தக் கண்ணோட்டத்தோடு தொழிற்சாலைகளை நடத்துகிற நிறுவனங்களைப் பார்வையிடுவது—சில தோல்வியே அடைந்துள்ளன. குறிப்பாக சிமென்ட் உற்பத்தி தொழிற்சாலை கூட்டுறவு நிறுவனத்தின்கீழ் இருக்குமானால், அது தோல்வியே அடைகிறது. பள்ளாட்டிக் பொருள் கூட்டுறவு நிறுவனம் இருக்குமானால் அது தோல்வியே அடைகிறது. ஊசிக்களைச் செய்கிற நிறுவனமும் தோல்வியே அடைகின்றன. ஆனால் வேளாண்மை அல்லது விவசாயத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட—கூரோ இண்டஸ்ட்ரி—கூட்டுறவு முறையில் நல்ல இலாபம் அளிக்கக் கூடியதாக இருக்கிறது. குறிப்பாக சர்க்கரை ஆலையை எடுத்துக் கொண்டால், ஒரு கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலையைக் கூட்டுறவுத் துறையில் எடுத்து நடத்தும் போது அதைச் சுற்றியுள்ள ஐயாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட விவசாயிகள், ஒரு ஏக்கர், இரண்டு ஏக்கர், மூன்று ஏக்கர் அளவில் கரும்பைச் சாகுபடி செய்து இந்தச் சர்க்கரை ஆலைக்குக் கொடுத்து நன்மை அடைந்து வருகிறார்கள். அதே சமயம் சர்க்கரை உற்பத்தி செய்கிற தொழிற்சாலைமூலம் லாபத்தை அடைகிறது. மிச்சத்தை அடைகிறது—வருவாயை அடைகிறது. நான் முன்பு சொன்ன இரண்டு இலக்கணங்களும் பொருந்தியதாக இருப்பது விவசாயத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு அமைகிற கூட்டுறவுத் தொழிற்சாலை நிறுவனங்கள்தான். நம் மாநிலத்தில் ஓரளவுக்கு இது வெற்றியாக நடைபெறுகிறது. மகாராட்டிர மாநிலத்தை எடுத்துக் கொண்டால் 20 சர்க்கரை ஆலைகளை கூட்டுறவுத் துறையில் திறந்திருக்கிறார்கள். இவற்றினால் விவசாய மக்களுக்கு நன்மையும் ஏற்படுகிறது. தொழில் நிறுவனமும் லாபம் பெறுகிறது.

இப்படி மூன்று வகையான கூட்டுறவுச் சங்கங்களைப் பற்றிச் சொன்னேன். கடைசியாக உள்ளது பண உதவி அளிக்கும் சங்கங்கள். இவை பற்பல பிரிவுகளில் இயங்குகின்றன. சிலபேர் வங்கிகள் என்கிறார்கள். லாண்டு மார்ட்கேஜ் பாங்க் என்றும், சென்ட்ரல் பாங்க் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். நீண்ட காலக் கடன் அளிக்கும் வங்கிகள், குறுகிய காலக் கடன் அளிக்கும் வங்கிகள் என்று இருக்கின்றன. ஓரல் பாங்க் என்றும் இருக்கிறது. திண்டிவனம் அப்பன் பாங்க் என்று இருக்கிறது. இவை எல்லாம் க்ரெடிட் சொசைட்டிகள்—பெயரைப் பற்றிக் கவலைப்படத் தேவையில்லை. இவை எல்லாம் பண உதவி செய்கின்ற நிறுவனங்கள், இவை பெருவாரியாக வெற்றி அடைந்திருக்கின்றன. காரணம் இந்த நிறுவனங்கள் தொழிலை நடத்துவது இல்லை. நடத்துகின்றவர்களுக்குப் பண உதவி அளித்து கொடுத்துப் பணத்தை சிறிது வட்டியோடு சேர்த்துத் திரும்ப வசூல் செய்கிறது. அது போலவே விவசாயத்தை நடத்துவது இல்லை. விவசாயத்தை நடத்துகிறவர்களுக்குப் பண உதவி அளித்து அவர்களை ஊக்குவிக்கிறது. அதே போல் வீடுகளைக் கட்டுவது இல்லை. வீடு கட்டுகிற தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களுக்குக் கடன் கொடுத்து உதவுகிறது. இப்படி பண உதவி செய்கிற கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பெரும்பாலும் வெற்றி அடைந்திருக்கின்ற காரணத்தினால் தான் கொள்கை அளவில் இதை விஸ்தரித்து மக்களுக்கு மேலும் அதிக அளவில் உதவி செய்ய அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது.

கூட்டுறவுத் துறையில் மட்டுமல்ல. மனித சமுதாயத்தில் உள்ள எல்லாத் துறைகளிலுமே—எதில் நமக்குத் தோல்வி ஏற்படுகிறதோ அதிலேயே மேன்மேலும் தோல்வி அடைய நாம் முயற்சிகளைச் செய்யக் கூடாது. எந்தத் துறையில் வெற்றி அடைகிறோமோ அதில் தொடர்ந்து சென்று மேலும் மேலும் வெற்றி அடைவதுதான் சிறந்தது. அந்த முறையில் பண உதவி செய்கின்ற நிறுவனங்கள் மூலம் வெற்றி ஏற்படுகிற காரணத்தினால் அதை எல்லா வட்டாரங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கின்ற ஒரு முடிவு மேற்கொண்டு திட்டமிட்டிருக்கிறோம். அதை உங்கள் முன்னாலே படித்துவிட விரும்புகிறேன்.

கிராமங்களில் உள்ள விவசாயப் பெருமக்கள் கூட்டுறவு வங்கிகளில் இருந்து கடனுதவி பெறுவதில் பல இடர்ப்பாடுகள் உள்ளன. மாவட்ட நிலையிலுள்ள கூட்டுறவு வங்கிகள், வட்டத் தலைநகர்களில் மட்டுமே இப்பொழுது இயங்குகின்றன. எனவே கடன் வசிக்கிற நாடிச் செல்லும் கிராம மக்கள் நெடுந்தொலைவு அலைய வேண்டியிருக்கிறது. உழவுக்கு

[திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்]

[1969 மார்ச் 24]

உதவும் கடன் தொகை, உழவர்கள் கைக்குக் கிடைப்பதற்கு வகை செய்வதில், காலதாமதமும், பணவிரயமும் ஏற்படுவதாக குறை கூறப்படுகின்றது. பருவத்தே பயிர் செய்தல் வேண்டும் எனவே, பருவங்கடந்த உதவி பயனற்ற உதவியாகி விடுகிறது. ஆதலால், உழவர்களுக்குக் கடனுதவி அளிப்பதில் ஏற்படும் காலதாமதம், அறவே தவிர்க்கப் படுதல் வேண்டும்.

கிராம மக்களுக்கு எளிதில் கிட்டும் வகையில் வங்கிகளை அமைத்தலே இந்த இடர்பாடுகளைக் களையும் வழியாகும். வங்கிகளில் பணம் போட்டு எடுக்கும் பழக்கமும் கிராம மக்களிடையே விரைவில் பரவ வேண்டும். “ஒரு கிராமத்திற்கு ஒரு வங்கி” என்ற குறிக்கோளை எய்தும் வகையில், முதற்படியாக ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்து ஒன்றிப்புப் பகுதியிலும் கூட்டுறவுத் துறை வங்கிகள் செயல்பட வேண்டும் என தமிழ் நாடு அரசு கருதுகிறது. “மாநிலக் கூட்டுறவு நில அடையாள வங்கி”யுடன் (The State Co-operative Land Mortgage Bank) இணைந்துள்ள “முதல் நில வங்கிகள்” (Primary Bank) வட்டத் தலைநகர்களில் மட்டுமே உள்ளன. வட்டார (பிளாக்) அளவில் கிளைகளை அமைத்து வங்கி வசதிகளைப் பெருக்குமாறு கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளைக் (The Co-operative Central Bank) கேட்டுள்ளோம். ஆனால், இதில் போதிய முன்னேற்றம் இன்னும் காணப்படவில்லை.

வட்டார அளவில் வங்கி வசதிகளைப் பெருக்குவதற்குக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளால் இயலாது போனால், கூட்டுறவுத் துறையில், “வட்டார வங்கிக் கழகங்களை” (Primary Banking Societies) அமைத்தாக வேண்டும் என்பதைத் தவிர, இன்று நிலவும் குறைபாடுகளைத் தீர்ப்பதற்கு வேறு வழியில்லை.

வட்டார அளவில் இயங்கும் இவ் வங்கிகள் செயல்படத் தொடங்கி விடில், உழவர்களுக்குக் கடனுதவி கிடைப்பதில் உள்ள காலதாமதம் மறைந்துவிடும். கடனுதவி நாடும் மக்கள் தெருந்தொலைவு அலைய வேண்டிய தொல்லையும் நீங்கும். அத்துடன், கிராம மக்களிடையே “வங்கிப் பழக்கம்” பரவும்.

எனவே, தமிழகத்திலுள்ள 375 பிளாக்குகளில்—இரண்டு மூன்று மலைப் பிரதேசங்களில் இருக்கிற காரணத்தினால் அவை நீங்கலாக—மற்ற வட்டாரங்களில் வட்டாரத்திற்கு ஒரு வங்கி என்று முதலில் தொடங்கி அதனால் விவசாய மக்களுக்கு விரைவில் பணம் கிடைக்கச் செய்து நாளடைவில் மேல் நாடுகளில் இருப்பதைப் போல ஊருக்கு ஒரு வங்கி என்கிற இறுதி ஷ்டிகியத்தை அடைவதற்கு இன்றைக்கே முதற்படியாக செயல்பட அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

கூடைசியாக, இந்த விவாதத்தை நான் தொடங்கி வைக்கிறபோது ஒன்றை மட்டும் சொல்லி முடிக்க விரும்புகிறேன். 2 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் மறைந்த முதல் அமைச்சர் அவர்கள் வரவுசெலவுத் திட்டத்தை இந்தப் பேரவையில் அளித்த போது திரு. கருத்திருமன் அவர்கள் ஒரு நல்ல கருத்தைச் சொன்னார்கள். உறுப்பினர்களைப் பற்றிக் குறிப்பிடாமலும், தாக்கிப் போாமலும் கருத்துக்களைப் பற்றி பேசுவது சிறந்தது என்று அவர் குறிப்பிட்டதை உறுப்பினர்களுக்கும், எனக்கும் நினைவு படுத்திக்கொள்கிறேன். ஏராளமான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளைப் பற்றிப் பேச முடியும். சென்ற ஆண்டு விளக்க உரை இருக்கிறது, அதைப்பற்றிப் பேச முடியும். வட்டாரத்திற்கு ஒரு வங்கி என்கிற திட்டமிருக்கிறது, அதைப்பற்றிப் பேச முடியும்.

ஒரு வட்டாரத்திற்கு ஒரு வங்கி என்ற முறை புதிதாகக் கொள்கை அளவிலே ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அதைப் பற்றிப் பேச முடியும். இன்னும் உங்கள் கருத்துக்கள் எவ்வளவோ இருக்கின்றன. அதைப்பற்றிப் பேசமுடியும். ஊழல்கள், கையாடல்கள் இவற்றைப்பற்றிப் பேசும்பொழுது தனிப்பட்ட எவர் பற்றியும் பெயர் குறித்துச் சொல்லாமல், பொதுவாகவும் சொல்லாமல்—அவற்றைப் பற்றி யெல்லாம் எனக்கு எழுதியனுப்

1969 மார்ச் 24]

[திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்]

பினால் நான் நிச்சயமாகக் கவனிப்பேன் என்ற அளவிலே—உரையாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கையாடல்கள், ஊழல்கள், ஒழுங்கினங்கள் இவற்றைப் பற்றி நீங்கள் பேசுகின்ற பொழுது மிகுந்த வேதனையடைந்து இருக்கின்ற என்னுடைய கவலையைத் தீர்ப்பதற்கு உங்களுடைய கருத்துக்களை—இன்னபடி நடக்கிறது, இன்னபடி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்ற முறையிலே—திசை தெரியாது திண்டாடிக் கொண்டிருக்கின்ற எனக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்ற முறையில் எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கூட்டுறவுத் துறைக்கு நான் புதியவன். இந்தக் கூட்டுறவுத் துறையை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்காக எனக்கு ஊக்கம் அளிக்கின்ற வகையில் அமைச்சர்களைப் பற்றிச் சொல்லாமல், உறுப்பினர்கள் பயனளிக்கின்ற கருத்துக்களைச் சொல்கின்ற வகையில் உரையாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(8) பேரவைத் தலைவரின் விளக்கம்.

பேரவைத் தலைமையின் தீர்ப்பை எதிர்த்து காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்பும், அது குறித்து நடவடிக்கை எடுக்காததும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்த விவாதத்தைத் தொடங்குவதற்கு முன்பு சில கருத்துக்களை நான் கூறுவதற்கு விரும்புகிறேன். பேரவைத் தலைவர் தீர்ப்பளித்ததை யொட்டி காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்புச் செய்திருக்கிறார்கள். பேரவைத் தலைவருடைய தீர்ப்பை எதிர்த்துச் செய்திருக்கிறார்கள். பேரவைத் தலைவருடைய தீர்ப்பு எவ்வளவு நியாயம், அல்லது நியாயமல்ல என்பது வேறு. இதைப்பற்றி நான் முன்பே தெரிவித்திருக்கிறேன். வக்காலத்து என்ற சொல்லை மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்னைப் பற்றிச் சொல்லும்பொழுதே பயன்படுத்தியிருக்கிறார்கள். பேரவைத் தலைவர் ஆளுங்கட்சிக்கு வக்காலத்து வாங்குகிறார்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது எந்த அளவிலே இருந்தாலும் பேரவைத் தலைவர் இந்த மன்றத்திலே அனுமதிக்கக்கூடிய சொல் தான் அது என்று தீர்ப்பளித்திருக்கிறார்கள். பேரவைத் தலைவருடைய தீர்ப்புத்தான் முடிவான தீர்ப்பு; அதற்கு யாரும் எந்தவிதமான எதிர்ப்பும் தெரிவிக்கக் கூடாது என்று பல விதிமுறைகள் இருக்கின்றன.

‘The Chair is the final authority in this matter. Whether a word is parliamentary or unparliamentary has to be decided by the Chair and nobody else.’

‘A member cannot give a “ruling” whether a point raised is a point of order or not.’

‘There is no appeal against the decision of the Chair whoever might occupy it.’

என்று போட்டிருக்கிறது. மேஸ் பார்லிமெண்டரி ப்ராக்கீடலிலே

‘The Speaker’s rulings, as already stated, cannot be questioned except on a substantive motion. A member who protests against the ruling of the Speaker commits contempt of the House and the Speaker. The Speaker’s decision is equally binding whether given in the House or on a departmental file. He is not bound to give reasons for his decisions. Members cannot criticise directly or indirectly, inside or outside the House, any ruling given, opinion expressed or statement made, by the Speaker.’

என்று இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட விதிமுறைகளை நமக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படியிருக்கின்ற நிலையில், காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள், பேரவைத் தலைவர் தீர்ப்புக் கொடுத்தவிட்டதற்குப் பிறகு, அந்தத் தீர்ப்புச் சரிதானா என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். பேரவைத் தலைவருடைய தீர்ப்புச்

[பேரவைத் தலைவர்]

[1969 மார்ச் 24]

சரியல்ல, பேரவைத் தலைவர் சரியாக நடக்கவில்லை என்றால் அதற்காக வேறு வழிவகைகள் இருக்கின்றன. அதையும் நமக்குச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

‘His action cannot be criticised incidentally in debate or upon any form of proceeding except a substantive motion,’

என்ற அளவிலே அதற்கும் விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. இந்த மன்றத்தின் உரிமையை மீறி நடந்திருக்கிறார்கள். வெளிநடப்பு என்பது பாராளுமன்ற முறையிலே இருக்கக் கூடிய உரிமையாகும். ஆனால், அது பேரவைத் தலைவருடைய தீர்ப்பை யொட்டி இருக்கக் கூடாது என்பது இந்தியாவிலே உள்ள சட்டமன்றத் தலைவர்களுடைய மாநாட்டிலே முடிவெடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதைத் தவிர, 1963ஆம் ஆண்டிலே திரு. செல்லப்பாண்டியன் அவர்கள் பேரவைத் தலைவராக இருந்த நேரத்திலே

‘Speaker’s ruling should always be obeyed. A walk-out in protest against his ruling was an unbecoming way of making a protest and was therefore not in order’

என்ற தீர்ப்பை அளித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இப்பொழுது அவர்கள் வெளிநடப்புச் செய்திருப்பது, பேரவைத் தலைவருடைய தீர்ப்பை எதிர்த்துச் செய்திருப்பது, இந்தச் சட்டமன்ற உரிமைக்கு அப்பாற்பட்ட நிகழ்ச்சியாகும் உரிமை மீறியதாகும். இருப்பினும்

“கடிதோச்சி மெல்ல எறிக நெடிதாக்கம்
நீங்காமை வேண்டு பவர்”

என்று குறள் இருக்கிறது. அந்தக் குறளைப் படித்தவராக பேரவைத் தலைவர் இருக்கிறார். அந்தக் குறளை எழுதிய வள்ளுவர் உருவமும் இங்கே முன்னால் இருக்கிறது. அதோடு,

“பேதமை ஒன்றோ பெருங்கிழமை என்றுணர்க
நோதக்க நட்பார் செயின்”

என்றும் சொல்லியிருக்கிறார். அந்த முறையிலே காங்கிரஸ் கட்சியினர் மீது எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. பேரவையின் மரபைக் காப்பாற்றுவதற்கு காங்கிரஸ் கட்சியினர் பெரிதும் துணையாக நிற்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மானியக் கோரிக்கையின்மேல் விவாதம் தொடரும்.

(7) 1969-70-ம் ஆண்டிற்கான நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு—
தொடர்ச்சி.

திரு. ரா. கணகசபை : தலைவர் அவர்களே, இன்று கூட்டுறவுத் துறை விவாதத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அந்தத் துறையிலே என்ன, என்ன நடந்திருக்கிறது என்பதைப் பற்றி முதலிலே விரிவாகப் பேசினார்கள். அவர்கள் பேசிய தெல்லாம் இப்பொழுது கொடுத்து இருக்கிற புது பாலிசி நோட்டீஸுலே வட்டாரங்களிலே எல்லாம் கூட்டுறவு வங்கி வசதிகள் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் அதை வரவேற்கிறேன். வரவேற்பதோடு மட்டுமல்ல, இப்பொழுது விவசாயிகளுக்கு ஷெட்யூல்ட் பாங்க்ஸ் கூடக் கொடுக்க முன்வருகின்ற நேரத்திலே கிளைகளைத் துரிதமாக ஏற்படுத்த வேண்டுமென்பதிலே எந்தவிதமான அபிப்பிராய பேதமும் இல்லை. ஆனால், மத்திய பாங்குகள் இதை ஏற்படுத்துவதிலே கொஞ்சம் காலதாமதம் ஏற்படும். அவர்கள் ஏற்கனவே ஒவ்வொரு மத்திய பாங்கிற்கும் 5, 7, 10 என்ற அளவிலே அந்தந்தப் பாங்கிற்குத் தகுந்தார்போல் கிளைகளைத் திறந்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு கிளையைத் திறக்கும்பொழுதும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 10 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் செலவாகிறது. அப்படிச் செலவாகிற நேரத்தில் அதற்குத் தகுந்தார்போல் அவர்கள் நஷ்டத்தைச் சரிக்கட்டக்கூடிய நிலையில் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. வேண்டிய கூலி ஷெட்யூல்ட் பாங்க்ஸ் டொசிட்டுகள் சேமிப்பதைப் போல்கூட்டுவது

1969 மார்ச் 24]

திரு. கே. வினாயகம் அவர்கள் கொடுத்தவெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்குவிடப்பட்டு தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி:—

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 17,19,98,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”

நிதிக்கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

கோரிக்கை எண் 43-க்கு திரு. கே. வினாயகம் அவர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றது.

திரு. சி. கோவிந்தராசன், திரு. பி. வேலுசாமி ஆகியோர் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,00,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக்கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் நிகழ்ச்சிகள் இன்று இந்த அளவோடு முடிந்து, மீண்டும் பேரவை நாளை காலை 9 மணிக்குக் கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

9 பேரவையின் முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்

A. Statutory Rules and Orders.

100. Notification issued with G.O.Ms. No. 2485, Home, dated the 30th August 1968 in regard to exemption from payment of the tax leviable in respect of the car bearing registration number MDB 5905, belonging to Dr. Leo Dale Haws, United States Agency for International Development Mission for India. [Laid on the table of the House under section 11 (2) of the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931 (Madras Act III of 1931)].

B. Reports, Notifications and other papers.

106. Notification issued with G.O. Ms. No. 2180, Rural Development and Local Administration, dated the 25th October 1968 in regard to the date of coming into force of the Madras City Municipal Corporation and District Municipalities (Amendment) Act, 1968.

இணைப்பு I

[145-ம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டங்களில் 1968-69-ஆம் ஆண்டுகளில் எய்திய முன்னேற்றம் பற்றிய ஆய்வுரை.

1968-69-ம் ஆண்டில் தமிழ்நாட்டில் கூட்டுறவு இயக்கம் மேலும் ஓராண்டு முன்னேற்றம் அடைந்துள்ளது. கூட்டுறவின் கீழ் வரும் பெருந் திட்டங்கள், வேளாண்மைக் கடன் வசதி, கூட்டுறவு விற்பனை, கூட்டுறவுப்பண்ணை, பயன் கொள்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஆகியவற்றுக்குத் தொடர்புடையனவாகும்.

2. இந்த ஆண்டில் வேளாண்மைக் கடன் வழங்கும் சங்கங்கள், நில அடைமான வங்கிகள் ஆகியவற்றின் மூலம் குறுகிய கால நீண்டகால வேளாண்மைக் கடன் வழங்கப்படுவதில் சீரிய முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. கடன் வழங்கு நிறுவனங்களின் மூலம் கடன் வசதியளிக்க ஊக்கமளிப்பதற்காக கிணறுகள் வெட்டவும், விசை ஏற்றங்களை நிறுவுவும் அளிக்கப்பட்டும், அரசின் நீண்டகால தக்காலிக் கடன்கள் 1-4-1968 முதல் நில அடைமான வங்கிகள் மூலமாகவே அளிக்கப்பட்ட வேண்டுமென்று அரசு கட்டளையிட்டது. 1968-69-ல் நில அடைமான வங்கிகள் நீண்டகாலக் கடன்களை வழங்குவதில் கண்ட முன்னேற்றம், அவற்றின் மீது சுமத்தப்பட்ட பொறுப்பைக் கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் தகுந்த முறையில் செயல்படுத்துமென்பதை ஐயத்திற்கிடமின்றி மெய்ப்பித்துக்காட்டியுள்ளது. 1967-68-ல் மொத்தம் ரூ. 6.96 கோடி வழங்கப்பட்டது. 106 தொடக்க நில அடைமான வங்கிகளுடன் கூடிய மத்திய நில அடைமான வங்கி 1969 பிப்ரவரி வரையில் மொத்தம் ரூ. 11 கோடி வழங்கியுள்ளது. இதுவரையில் வழங்கப்பட்ட மொத்தக் கடன் ரூ. 17 கோடியாகும். ரூ. 12 கோடி கடன் வழங்கப்படவேண்டும் என்ற குறிக்கோள் அளவு முடிவுசெய்யப்பட்டிருக்க இந்த நிதியாண்டில் ரூ. 13 கோடி வழங்கப்படுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 1969-70-ல் நீண்டகாலக்கடன்களை ரூ. 14 கோடியாக அதிகரிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நான்காம் திட்டக் காலத்தில் மொத்தம் ரூ. 90 கோடி வழங்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

3. தொடக்க வேளாண்மைக் கடன் வழங்கு சங்கங்கள் மூலமாகக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகள் வழங்கிய குறுகியக்கால, நடுத்தரக்காலக் கடன்களும் மன நிறைவளிப்பதாய் இருந்துவந்தது. 1969 ஜனவரி இறுதி வரையில் இச்சங்கங்கள் ரூ. 38.40 கோடி தொகையை வழங்கியுள்ளது. 1967-68-ல் ரூ. 37.26 கோடி வழங்கப்பட்டது ; முந்திய ஆண்டின் ஒப்பிடுகையில், 1968-69-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் அதிகரிப்பு சுமார் 4 கோடி ஆகும். 1969-70-ல் ஆண்டில் ரூ. 62.50 கோடி கடன் வழங்கப்படவேண்டுமென இலக்கு முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

நான்காம் திட்டக் காலத்தின் இறுதி ஆண்டில் ரூ. 80 கோடி வழங்கும் நோக்குடன் வழங்கும் கடன் தொகையை உயர்த்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதனால், வேளாண்மை உற்பத்திக்குழு மதிப்பிட்ட ரூ. 160 கோடி மொத்த வேளாண்மைக் கடன் தேவைகளில் குறைந்தது 50 சதவீதம் நிறைவு செய்யப்பட முடியும்.

4. நெல்கொள்முதல் செய்தல், அரைத்துப் பதப்படுத்துதல் இவற்றில் பெரிதும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு சம்பா, குறுவைப் பருவத்தில் இம்மாநிலத்திலுள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 2.37 லட்சம் டன் நெல் கொள்முதல் செய்தது இதில் தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கம் கொள்முதல் செய்த அளவு 1.30 லட்சம் டன் ஆகும். 1969-ல்சம்பா அறுவடைப் பருவத்தில் ரூ. 2.75 கோடி மதிப்பிடக்கூடிய 55,000 டன் நெல் அளவை இந்தச் சங்கம் ஏற்கனவே கொள்முதல் செய்துள்ளது. இச் சங்கம் ரூ. 33 லட்சம் செலவில் நிறுவியுள்ள

1969 மார்ச் 24]

நவீன அரிசி ஆலையுடன், மாதம் ஒன்றுக்கு 9,000 டன் மொத்த திறனுடன் மற்றும் ஐந்து நவீன அரிசி ஆலைகளை நிறுவும் பணியும் நிறைவேற்றி வருகிறது. இந்த ஆலைகள் விரைவில் செயல்படும். இம்மாவட்டத்திலுள்ள இந்த ஆலைகளும் மற்ற அரிசி, ஆலைகளும் தயாரிக்கும் தவிர ஆதாயமுள்ள வகையில் பயன்படுத்தப்பட, திருவாரூரில் ரூ. 20 லட்சம் செலவில் மேற்படி சங்கம் அரிசித் தவிர எண்ணெய் பிரிவு ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. ஏழு மாவட்டங்களில் மணிக்கு 2 டன் அரைக்கும் திறனுள்ள 7 நவீன அரிசி ஆலைகளை மேற்கொண்டு நிறுவவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு ஒப்பளப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஆலைகள் 1969-70-ல் செயல்படத் தொடங்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

5. விலைவாசி ஏற்றத்தைத் தடுக்கவும் பொதுமக்களுக்குப் பயன்படும் பொருள்கள் நியாய விலையில் கிடைக்கவும் 50,000 மக்கள் தொகையும் அதற்கு மேற்பட்டுள்ள நகரங்களிலும் பெருநகரங்களிலும் மொத்த வணிக, தொாக்கப் பண்டசாலைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது 30 மொத்த வாணிகப் பண்டசாலைகள் உள்ளன ; இவற்றுடன் 534 சில்லறைக் கிடங்குகள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. 1,704 தொாக்கப் பண்டசாலைகளும் உள்ளன. மொத்த வணிகப் பண்டசாலைகள் 1967-68-ல் மொத்தம் ரூ. 29.47 கோடி விற்பனை செய்துள்ளன. 1968 நவம்பருடன் முடிவுறும் 5 மாதங்களில் ஏற்பட்ட விற்பனை ரூ. 12.16 கோடி. இவற்றுடன் 2 லட்சமும் அதற்கு மேற்பட்டும் மக்கள் தொகையுள்ள மாநகரத்திலும் நகரங்களில் துறைப்பண்டசாலைகள் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1.67-68-ல் அதற்குப் பண்டசாலைகள் ஆறு இருந்தன; 1968-69-ல் எட்டு பண்டசாலைகள் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1969-70-ல் மேலும் ஐந்து பண்டசாலைகளை நிறுவுவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. சிறப்பு அங்காடிகள் எனப் பெயர் பெற்ற இத்திறப்பு பண்டசாலைகள் 1968-69-ல் (1969 ஜனவரி வரையில்) ரூ. 2.87 கோடிக்கு மொத்தம் விற்பனை செய்துள்ளன. 1967-68-ல் ரூ. 3.75 கோடி தொகைக்கு விற்பனை செய்துள்ளன.

6. கடந்த காலத்தில் கூட்டுறவு நிலையங்களின் கணக்குகளைத் தணிக்கை செய்வதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதாகக் குறையீடுகள் வந்தன. இவ்வாறு காலதாமதம் ஏற்படுவதற்குப் போதுமான பணியாளர்கள் இல்லாமையும் ஒப்பளிக்கப்பட்ட பதவிகளில் பணியாளர் நியமனம் செய்யப் படாமையுமே காரணமென்று அறியப்பட்டது. இந்த ஆண்டில் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மேற்கொள்ளும் வணிக அலுவல்கள் பெருகியுள்ளதைக் கணக்கில் கொண்டு, பணியாளர் எண்ணிக்கையை வரையறுக்கும் அவற்றின்மீது சுமத்தப்பட்டுள்ள பெரும் பொறுப்புகளை முற்றிலும் முறையை அரசாங்கம் திருத்தியமைத்துள்ளது. கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. இத்துடன், தணிக்கையின் தரத்தை உயர்த்தும் வகையில் நேரிடத் தணிக்கையாளர்களின் பணியை மேற்பார்வையிடவும் கூடுதல் அலுவல்கள் நியமனத்திற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இந்த நடவடிக்கைகளினால், அடுத்த 6 திங்கள்களில் தணிக்கை செய்யவேண்டிய கணக்குகள் தணிக்கையிடப்பட்டு முடிவுறுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

7. வளாந்து வரும் சமுதாயத்தின் தேவைகளை ஈடுசெய்ய அண்மைக் காலத்தில் கூட்டுறவு இயக்கத்தில் ஏற்பட்டுள்ள குறிப்பிடத்தக்க வளாச்சி திறம்பட நிறைவேற்ற இந்த இயக்கம் எய்திய முன்னேற்றத்தை மதிப்பிடுவது திறமையை உயர்த்துவதும் அவசியமாகிறது. எனவே, இம் மாநிலத்தில் கூட்டுறவு இயக்கம் செயல்படுவதை ஆராய்ந்து சரியான வகையில் அதன் சீர்திருத்தத்திற்கும் சீரமைப்பிற்கும் செயற் குறிப்புகளை வகுக்க குழு ஒன்றினை அமைப்பது அவசியமென்று அரசு கருதியது. இதன்படி, 1968 பிப்ரவரியில் திரு கே. சந்தானம் அவர்கள் தலைமையில் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டது. கூட்டுறவு நிறுவனங்களின் அமைப்பு, குழுக்களின் அமைப்பு, உறுப்பினர் என் பதவிக்காலம், அக்குழுக்களின் தேர்தல், டி.யூ.சி.எஸ். செயல்படும் விதம் ஆகியவை பற்றி இக்குழு இடைக்கால அறிக்கைகளை அளித்தது டி.யூ.சி.எஸ். குறித்த அறிக்கை

[1969 மார்ச் 24]

யின்மீது ஆணைகள் ஏற்கனவே பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. மற்றொரு இடைக்கால அறிக்கை அரசின் ஆய்வில் இருந்து வருகிறது. இக்குழுவின் இறுதி அறிக்கை விரைவில் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

8. கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு 1967-68, 1968-69 ஆகிய ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட மொத்தச் செலவு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

திட்டத்தின் பெயர்.				
(1)	1967-68-ல் ஏற்பட்ட செலவு.	1968-69-ல் நிதி ஒதுக்கம்.	31-12-68 வரையில் செய்த செலவு.	
(ரூ. லட்சத்தில்).				
கூட்டுறவுக் கடன்—மத்திய நில அடைமான வங்கி ஈட்டுப் பத்திரம், விற்பனை செய்தல், தயாரித்தல், சர்க்கரை ஆலைகள், பயன்துய்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், கல்விப் பயிற்சி அளித்தல், பலவகைத் திட்டங்கள் ஆகியவற்றிற்கு அரசாங்கம் அளிக்கும் தொகை இதில் அடங்கும்.	333.50	451.25	351.29	

பல்வேறு திட்டங்கள் குறித்து எய்திய முன்னேற்றம் அடுத்து வரும் பத்திகளில் விரிவாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

I. வேளாண்மைக் கடன் வசதி.

9. வேளாண்மைக் கடன் வழங்குவதில் கடன் வழங்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் எய்திய முன்னேற்றத்தைக் காட்டும் விவர அறிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

குறிக்கோள் அளவும் சாதனைகளும்.

வேளாண்மைக் கடன் வழங்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்				
(1)	1967-68-ல் நிலைமை.	1968-69-ம் ஆண்டுக்கான கோள் அளவு.	1968-69-ல் எய்திய சாதனை (1969 ஜனவரி வரையில்).	
(i) கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள தப்பட்டுள்ள வீதம்.	(2)	(3)	(4)	
சங்கங்கள் கிராமங்களின் சத	கிராமங்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.			

(ரூ. கோடியில்.)

(ii) கடன் வழங்குதல்—

குறுகியகால, நடுத்தரக் காலக் கடன் 37.26 57.65 38.40

நீண்டகாலக் கடன்கள் 6.96 12.00 11.00

1969 மார்ச் 24]

(1)	1967-68-ல் நிலைமை.	1968-69-ம் ஆண்டுக்கான கோள் அளவு.	1968-69-ல் எய்திய சாதனை (1969 ஜனவரி வரையில்.)
	(2)	(3)	(4)
		(ரூ. கோடியில்).	

(iii) மத்திய வங்கியால் திறக்கப்பட
விருக்கும் கிளைகளின் எண்ணிக்கை.

99

30

11

(iv) பங்கு மூலதனம் (அரசின் பங்கு
மூலதனம் நீங்கலாக) இந்த ஆண்
டின் இறுதியில் எய்தப்படும்.—

தொடக்கச் சங்கங்கள்	9.94	11.21	11.06
மத்திய வங்கிகள்	7.38	8.13	7.83
மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கி	2.10	2.62	2.11

(v) வைத்துவரப்படும் வைப்பு நிதி—

தொடக்கச் சங்கங்கள்	3.28	4.20	3.48
மத்திய வங்கிகள்	21.08	23.49	21.83
மாநிலக் கூட்டுறவுச் சங்கம்	10.13	11.50	10.22

கடன் வழங்கும் நிறுவனங்கள் தங்கள் கடனளிக்கும் திட்டத்தைப் பெருக்கும் வகையில் அவற்றிற்குப் பங்கு மூலதனம் அளித்தல், நிர்வாகப் பணியாளர்களின் செலவை ஈடு செய்ய அவர்களுக்கு உதவிக் தொகை அளித்தல், மத்திய நில அடைமான வங்கியின் கடன் பத்திரங்கள்மீது அசலும் வட்டியும் செலுத்துவதற்கு உத்தரவாதம் அளித்தல் போன்ற வழிகளில் அரசு அவைகளுக்குப் போதிய உதவி வழங்கி வருகிறது. 1968 டிசம்பர் வரையில் ரூ. 290.92 லட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. முந்திய ஆண்டில் ரூ. 242.77 லட்சம் செலவாகியது.

10. கடன் வழங்கும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் கடன் வாங்கும் சக்தியைப் பெருக்கும் பொருட்டு, கூட்டுறவுக் கடன் வழங்கு சங்கங்களின் பங்கு மூலதனத்தில் அரசு முதலீடு செய்து வருகிறது. 31-12-1968 வரை கீழே குறிப்பிட்டுள்ளபடி மொத்தம் ரூ. 4.80 கோடி இவ்வகையில் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்.)

தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வங்கி	126
மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகள்	195
சென்னை கூட்டுறவு மத்திய நில அடைமான வங்கி	45
தொடக்கக் கடன் வழங்கு சங்கங்கள்	114

இது குறித்து மேலும் உதவியளிக்கும் தேவை, அவ்வப்போது மதிப் பிடப்படும்.

[1969 மார்ச் 24]

11. வசதி குறைந்த உழவர்களுக்கும், வசதியற்ற உழவர்களுக்கும், நிலமற்ற குத்தகைதாரர்களுக்கும், போதுமான அளவு கடன் வழங்குவதற்கான, கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு ஊக்கமளிப்பதன் பொருட்டு, தொடக்கச் சங்கங்களும் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளும் உருவாக்கிய மீளாக் கடன் சிறப்புச் சேம நிதிக்கு அரசு நேரடியாக மானியம் வழங்கி வருகிறது. அதாவது, உழவர்களில் மிகவும் வறிய நிலையிலுள்ளவர்களின் கடன் நிலுவைகளுக்காக தொடக்கச் சங்கங்களுக்கு அப்படியே 12 சதவீத மானியமும், கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுக்கு 4 சதவீத மானியமும் அரசு வழங்கி வந்துள்ளது. இவ்வாறு 1968-69-ல் மொத்தம் ரூ. 6 லட்சம் அரசு வழங்கியுள்ளது. 1967-68-ல் அரசு 3.66 லட்சமே இவ்வகையில் வழங்கப்பட்டது. மத்திய கூட்டுறவு வங்கிகள், தொடக்கச் சங்கங்கள், ஆகியவற்றின் மீளாக் கடன் சிறப்புச் சேம நிதிக்கு இதுவரையில் அரசு ரூ. 101 லட்சம் வழங்கியுள்ளது.

12. வேளாண்மைக் கடனை உரியகாலத்தில் வழங்கும்பொருட்டு, முன்னதாகவே, உழவர்களின் கடன் தேவைகள் மதிப்பிட்டு, அறியப்பட்டு, பயிர் வேலைகள் தொடங்குவதற்கு முன்னரே அந்த ஆண்டுக்கு ஒவ்வொரு உறுப்பினருக்கும் வழங்கப்படும் கடன் தொகைக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்படுகின்றது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் கடன் வழங்கு சங்கங்கள் உழவர்களுக்கு வழங்கும் கடன், வசதி உற்பத்தி அடிப்படையில் அமைந்து விட்டது. எவ்வளவு ஏக்கர் பரப்பில் பயிரிடப்படுகிறது, பயிரிடப்பட்ட பயிர்கள் எவ்வகையின், முனைப்பான் வேளாண்மை முறைகள் கையாளப்பட்டுள்ளனவா என்பதையெல்லாம் அடிப்படையாகக் கொண்டே சாகுபடிக் கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன. உரங்கள், மற்றும் பிற உழவுத் தொழில் தேவைப் பொருள்கள் வடிவிலும் இக்கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன.

13. 8,792 தொடக்க வேளாண்மைக் கடன் வழங்கு சங்கங்கள் கிராம அளவில் உழவர்களுக்குத் தேவைப்படும், குறுகிய கால, நடுத்தரக் காலக் கடன்களை வழங்குகின்றன; இவை, மாவட்ட அளவில் 15 கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த மத்திய வங்கிகள், தமிழ்நாடு கூட்டுறவு வங்கியுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. இச்சங்கங்கள் வழங்கும் கடன் தொகை, ஆண்டுதோறும் அதிகரித்து வருகிறது. இம் மாநிலத்தில் 1965-66, 1966-67, 1967-68 ஆகிய ஆண்டுகளில் வழங்கப்பட்ட வேளாண்மைக் கடன் முறையே ரூ. 30.95 கோடி; ரூ. 31.41 கோடி, ரூ. 37.26 கோடி ஆகும். 1968-69 (1969 ஜனவரி வரையில்) கடன் வழங்கு நிறுவனங்கள் ஏற்கெனவே ரூபாய் 38.40 கோடி கடன் வழங்கியுள்ளன. இம்மாநிலத்தில் நான்காவது திட்டத்தின் இறுதி ஆண்டில் உழவர்களுக்கு மொத்தம் ரூ. 160 கோடி கடன் தேவைப்படுமென வேளாண்மை உற்பத்திக் குழு மதிப்பிட்டுள்ளது. இத்தொகையில் குறைந்தது 50 சதவீதம் தொகையாவது வழங்கக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு இயலும் வகையில் கடன் வழங்குவதை ஆண்டுக்கு அண்டு அதிகப்படுத்தித் தீர்மானிப்பட்டுள்ளது. தங்கள் கடன் தொகை முழுவதையும் பெற உழவர்களுக்கு இயலும் வகையில், உழவர் ஒருவர் குறுகிய காலக் கடனாக வாங்கும் உயர் அளவு, பதிவு செய்த கரும்பு பயிரிடுவோர் சம்பந்தமாக ரூ. 20,000 ஆகவும், பிற பயிர்கள் பயிரிடுவோர் சம்பந்தமாக ரூ. 15,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பதிவு செய்த கரும்பு பயிரிடுவோர் ஒருவர் பிற பயிர்களையும் விளைவித்தால் அவர் மொத்தம் ரூ. 35,000 வரையில் கடன்பெற முடியும். நடுத்தர காலக் கடனுக்காக உயர் வரம்பு ரூ. 10,000-க்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

14. போதுமான கடனையும், விதைகள், உரங்கள், பயிர் பாதுகாப்பு மருந்துகள் முதலிய பிற வேளாண்மைத் தேவைகளையும் உழவர்களுக்கு அளிப்பதன் மூலம் வேளாண்மை உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடன் தொடங்கப்பட்ட மாவட்ட மும்முர வேளாண்மைத் திட்டம், தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நெல் சம்பந்தமாக வாழை, கரும்பு, தென்னை, வேர்க் கடலை, காய்கறிகள், புகையிலை, சிறுதானியங்கள், சோளம், பருத்தி முதலிய பிற பயிர்கள் சம்பந்தமாகவும் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 2,223 கிராமங்கள் இத்திட்டத்தின்கீழ் வருகின்றன; இத்

1969 மார்ச் 24]

திட்டத்தின்கீழ் 4-50 லட்சம் மொத்த உறுப்பினர்களைக் கொண்டு 572 கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் செயல்படுகின்றன. 1968-69-ல் (1969, ஜனவரி வரையில்) ரூ. 4-74 கோடி மொத்தக் கடன் வழங்கப்பட்டது ; 1967-68-ல் வழங்கப்பட்ட கடன் தொகை ரூ. 3-93 கோடியேயாகும் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

15. நெல், கேழ்வரகு, சோளம், வேர்க்கடலை, பருத்தி இவற்றின் உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நோக்கத்தில் செயல்படுத்தப்படும். முழு வேளாண்மைப் பகுதித் திட்டம், செங்கற்பட்டு, கோயம்புத்தூர், மதுரை திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப்பட்டது. 12-27 லட்சம் உறுப்பினர்களைக் கொண்ட 3,505 கடன் வழங்கும் சங்கங்கள், 1968-69-ல் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றச் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1968-69-ல் (1969, ஜனவரி வரையில்), இப்பகுதிகளில் உழவர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட மொத்தக் கடன் ரூ. 12-96 கோடியாகும். 1967-68-ல் வழங்கப்பட்ட தொகை ரூ. 11-62 கோடி.

16. ஆதாயமற்ற, நிதி வசதியற்ற சங்கங்களைக் கலைத்துவிட்டு, அவை ஆண்டுக்கு ரூ. 2 லட்சம் குறைந்த கடன் தொகை வழங்கும் வகையில் அவற்றை மாற்றும் திட்டம், 1968-69-ல் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப் பட்டது. இம்மாநிலத்தில் இத்தகைய 4,800 சங்கங்கள் இருக்குமென மதிப்பிடப்பட்டது. இத்திட்டம் செயல்படுத்துவதற்கு முன்னர் 11,000 கடன் வழங்கு சங்கங்கள் இருந்தன. இப்போது இக் கடன் வழங்கு சங்கங்களின் எண்ணிக்கை 8,792 ஆகக் குறைந்து விட்டப்டது. நிதிவசதி யற்ற சங்கங்கள் நிதி வசதி மிக்க சங்கங்களுடன் இணைய விரும்பமில்லாத காரணத்தினால் இத்தகைய சங்கங்களின் எண்ணிக்கையை மேற்கொண்டும் குறைப்பதற்கு நிதி வசதியற்ற சங்கங்கள் எதிர்ப்பு தெரிவித்துள்ளன. கடன் வசதிகள் அதிகரித்துள்ள காரணத்தினால், ஆதாயமற்றவை என்று முன்பு கருதப்பட்ட சங்கங்களில் சில, நிதி வசதியுள்ள சங்கங்களாக ஆகிவிட்டன என்பது உண்மைதான். கூட்டுறவு இயக்கத்தின் வளர்ச்சிக்கு மக்களின் ஆதரவுதான் வலுவூட்ட முடியும் என்பதையும் எத்தகைய கட்டாயமும் முறையும் இந்த இயக்கத்தின் வளர்ச்சிக்கு உதவாது என்பதையும் அரசு அறியும். எனினும், இத்தகைய சங்கங்களைக் கட்டாயமாக நிதிவசதியுள்ள சங்கங்களுடன் தமீழ் நாடு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் சட்டத்தில் வகை செய்வதற்கான செயற்குறிப்பைக் கூட்டுறவுக் குழுவிடம் அரசு அனுப்பியுள்ளது.

17. கிராம, நகர்ப்புற சேமிப்புகளைத் திரட்டும் பொருட்டுக் பெருகி வரும் உற்பத்திக் கடன் தேவைகளைச் சரிக்கட்ட மத்திய வங்கிகளின் நிதிவசதியைப் பெருக்கவும் எல்லா வட்டத் தலைமையிடங்களிலும் பிற முக்கியமான இடங்களிலும் கிளைகளைத் தொடங்க மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுக்கு ஊக்கமளிக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கு கிளைகளைப் பேணும் செலவை ஈடுசெய்ய உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இந்த ஆண்டின் தொடக்கத்திலுள்ளவாறு 92 கிளைகள் செயல்பட்டு வந்தன ; இந்த ஆண்டின் 30 கிளைகள் தொடங்கப்பட வேண்டும். இலக்கியப் பட்டிருக்க இதுவரை மேலும் 11 கிளைகள் திறக்கப்பட்டுள்ளன. இது வரை செயல்பட்டு வரும் மொத்தக் கிளைகளின் எண்ணிக்கை 110 ஆக அதிகரித்துள்ளது. கிராம மக்கள் வங்கிகளைப் பரவலாக பயன்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் உணரப்பட்டுள்ளது. வங்கிகளில் பணம் போடுவதனால் ஏற்படக் கூடிய நன்மைகளை மக்கள் அடையவேண்டும், என்பதுடன், கூட்டுறவு வங்கிகளில் பணம் சட்டி வைக்கும் வழக்கம் மக்களிடையே ஏற்பட வேண்டும் என்பது இதன் நோக்கமாகும். ஒவ்வொரு வட்டாரத்திலும் ஒரு கிளையாவது இருக்கும் வகையிலே மேற்கொண்டும் கிளைகள் பலவற்றைத் தொடக்குமாறு மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளுக்கு வேண்டுகோள் விடுவதற்குப்பட்டுள்ளது. மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கியும் மாவட்டக் கூட்டுறவு மத்திய வங்கிகளும் இந்த ஆண்டில் நல்ல ஆதாயத்துடன் செயல்பட்டதிலிருந்து வங்கித் தொழிலில் கூட்டுறவு இயக்கம் நன்கு செயல்பட முடியும் என்பது தெளிவாகி

[1969 மார்ச் 24]

யுள்ளது. மத்திய வங்கிகள் வைத்திருந்த வைப்புத் தொகை 1968, மார்ச் இறுதிவரையில் ரூ. 21.08 கோடி இருந்தது. இது 1969, ஜனவரி இறுதியில் ரூ. 21.83 கோடியாக உயர்ந்தது.

18. நீண்டகாலத் தக்காவிக் கடன்களை நில அடைமான வங்கிகள் மூலம் வழங்கும் அரசின் முடிவை ஒட்டி, கிணறுகள் வெட்டுதல், விசையேற்றங்களை நிறுவுதல், நிலங்களைப் பண்படுத்துதல், டிராக்டர்களை வாங்குதல் போன்ற பணிகளுக்கு அளிக்கப்படும் நீண்டகாலக் கடனைத் தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மத்திய நில அடைமான வங்கியுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள மாவட்ட அளவிலான 106 தொடக்க நில அடைமான வங்கிகள் வழங்குகின்றன. இக்கடன் திட்டத்தின் பெரும் பகுதி உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்தை எய்த உதவுகிறது. மத்திய நில அடைமான வங்கி வெளியிடும் கடன் பத்திரங்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவதற்கான உத்தரவாத வரம்பை இந்த ஆண்டில் ரூ. 30 கோடியிலிருந்து ரூ. 45 கோடிக்கு உயர்த்தியுள்ளது. இந்த வங்கிகள் வழங்கும் கடன்கள் குறித்துப் பின்பற்றப்படும் வழக்கமான நடைமுறை எளிதாக்கப்பட்டுள்ளது. பல சலுகைகள் உழவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. இக்கடன்களைப் பலரும் பெற வகை செய்வதற்கும் அவற்றை எளிதில் பெறுவதற்கும் கீழ்க்கண்ட ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன:—

(அ) கடன்கள் வழங்குவதில் ஏற்படும் கால தாமதத்தைப் போக்க கிளைகளை கடன்களை வழங்கும் வகையில் மத்திய நில அடைமான வங்கி வட்ட அளவில் கிளைகளைக் கொண்டுள்ளது;

(ஆ) வில்லங்கச் சான்று தேவைப்படும் கால அளவு 23 ஆண்டு களிலிருந்து 13 ஆண்டுகளாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) கடன் வாங்குவோரால் வழங்கப்படும் பங்கு மூலதனம் கடன் தொகையில் 5 சதவீதத்திலிருந்து 2 சதவீதமாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) இதற்கு முன்னர் ரூ. 2,000 கடன் பெறுவதற்கே வகை செய்யப்பட்டிருந்ததற்கு மாறாக, ரூ. 5,000 வரையில் பெறப்படும் கடன்களுக்கு வில்லங்கச் சான்றுகள் வாங்குவதற்கான கட்டணம் செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டுள்ளது;

(உ) ஈடாக வைக்கும் சொத்தின் மதிப்பை யொட்டிக் கடன் வாங்கும் வரம்பு 50 சதவீதத்திலிருந்து 75 சதவீதமாக உயர்த்தப்பட்டது.

(ஊ) தனிப்பட்டவர் வாங்கும் உயர் அளவுக் கடன் வரம்பு ரூ. 40,000-க்கு உயர்த்தப்பட்டது. முதலில் இந்த அளவு ரூ. 25,000 ஆக இருந்தது. கிணறுகள் வெட்டுதல், விசையேற்றங்களை நிறுவுதல் டிராக்டர்களை வாங்குதல், நிலத்தைப் பயன்படுத்தல் ஆகிய கூட்டுறவுக் காரியங்களுக்காக இவை வழங்கப்படுகின்றன.

நில அடைமான வங்கிகளின் நலனை பாதுகாக்கும் பொருட்டு இந்த ஆண்டில் நில அடைமான வங்கிகள் சட்டத்தில் புதிய விதித்துறை செய்யப் பட்டது. 1968 ஜூலை 4-ம் தேதியன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு அவற்றின் சார்பாக எழுதிக் கொடுக்கப்பட்ட அடைமானங்கள் குறித்து (அரசுக்குச் சேர வேண்டிய நில வருவாய் நீங்கலாக) பிற தொகைகளைவிட இந்த வங்கிகளுக்கு முன் உரிமை இந்த விதித்துறை மூலம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

19. இந்த ஆண்டில் வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற ரூ. 12 கோடி இலக்கு முடிவு செய்யப்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் நில அடைமான வங்கிகள் 'இதுவரையில்' (1969 பிப்ரவரி) ரூ. 11 கோடி வழங்கியுள்ளது. 1967-68-ல் ரூ. 6.96 கோடியே வழங்கப்பட்டது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். மத்திய நில அடைமான வங்கி அதன் இயல்பான வேலைத் திட்டங்களுக்காக வெளியிட்ட கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களுக்கு ரூ. 2.90 கோடி அளவில் அரசு தொகை வழங்கியுள்ளது. 1969-70-ம் ஆண்டின் குறிக்கோள் அளவு ரூ. 14 கோடி எனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 1969-70 மத்திய நில அடைமான வங்கி வெளியிடும் கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களுக்கு ரூ. 4 கோடி அளவில் அரசு தொகை வழங்கும்.

1969 மார்ச் 24]

நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் நில அடைமான வங்கிகள் ரூ. 90 கோடி அளவிற்கு நீண்டக் காலக் கடன்களை வழங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

20. தனது இயல்பான கடன் வழங்கும் திட்டம் ஒருபுறமிருக்க, வேளாண்மை மறு கடன் உதவிக் கழகத்தின் உதவியுடன் மத்திய நில அடைமான வங்கி சிறப்பு வளர்ச்சித் திட்டங்களையும் நிறைவேற்றி வருகிறது. மேற்சொன்ன கழகம் மறு கடன் வசதிகளைக் பெருமளவில் அளித்து வேளாண்மை தொடர்பான வளர்ச்சி திட்டங்களுக்கு உதவ முன் வந்துள்ளது. மத்திய நில அடைமான வங்கி, மாநில அரசும் வேளாண்மை மறுகடன் உதவிக் கழகமும் ஒப்புக்கொண்ட விதிதாச்சாரபடி நிதி வழங்கு சிறப்பு வளர்ச்சி கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களை வெளியிடுவதன் மூலம், இத்திட்டங்களின்கீழ் கடன்கள் வழங்குவதற்குத் தேவையான நிதி வசதியைத் திரட்டுகிறது. 1968-69-ல் சிறப்பு வளர்ச்சி கடன் ஈட்டுறுதி ஆவணங்களுக்கு மாநில அரசு ரூ. 20 லட்சம் வழங்கியுள்ளது. 1969-70-ம் ஆண்டிற்கு ரூ. 60 லட்சம் வழங்கவும் அரசு கருதியுள்ளது.

21. மேற்சொன்ன கழகத்தின் உதவியுடன் நிறைவேற்றுவதற்கு ஏற்கெனவே மேற் கொள்ளப்பட்ட திட்டங்களில் பாம்பிக்குளம், ஆழியாறு திட்டத்தின்கீழ் நிலத்தைப் பயன்படுத்தும் பணி இறுதிக்கட்டத்தில் உள்ளது. இத்திட்டத்தின் 75,000 ஏக்கர்மீ பயன்படுத்தவதற்கு ரூ. 375 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்ட கடன் இலக்கில் நில அடைமான வங்கிகள் இதுவரையில் (1969 ஜனவரி) சுமார் 58,840 ஏக்கரைப் பயன்படுத்த ரூ. 305 லட்சம் வழங்கியுள். இத்திட்டம் முழுவதும் 1969-70 முற்பகுதியில் முடியுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வேளாண்மை மறுகடன் உதவிக் கழகத்தினிடமிருந்து பெறும் உதவியுடன் இதுவரையில் ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ள பிற திட்டங்களைக் கீழே உள்ள விவர அறிக்கை காட்டும்:—

வேளாண்மை மறு
கடனுதவி நிறுவனம்,
மாநில அரசு ஆகியவை
களின் பங்கு.

திட்டத்தின் பெயர்.	மொத்தச் செலவு.	வேளாண்மை மறு கடனுதவி நிறுவனத்தின் பங்கு.		
		மறு கடனுதவி நிறுவனத்தின் பங்கு.	அரசின் பங்கு.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(ரூபாய் லட்சத்தில்)
1 புதுக்கோட்டையிலே கிணறு தோண்டும் திட்டம்.	92.50	83.25	9.25	
2 தொண்டாமுத்தூர், பெரிய நாயக்கன்பாளையம் ஆகிய இடங்களில் கிணறு தோண்டும் திட்டம்.	168.00	165.20	16.80	
3 தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் தென்னை வளர்ச்சி.	31.50	23.63	7.87	
4 கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ரப்பர் தோட்ட வளர்ச்சி	24.00	18.00	6.00	
5 நீலகிரி மாவட்டத்தில் சிறு தேயிலைத் தோட்டங்கள் வளர்ச்சி.	50.00	37.50	12.50	

[1969 மார்ச் 24]

மேலே கூறப்பட்டுள்ள திட்டங்களுக்கு 1968-69-ல் ஒப்பளிப்பு வழங்கப் பட்டது. இவ்வேலைத் திட்டங்கள் செயல்படத் தொடங்கிவிட்ட 1969-70ல் கணிசமான முன்னேற்றம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

22. செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் 2,000 குழாய்க் கிணறுகளையும் தென் ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில் 2,000 குழாய்க் கிணறுகளையும் 1,000 வடி முனைக் குழாய்க் கிணறுகளையும் அமைக்கும் இரு தனித் திட்டங்களை, வேளாண்மை மறு கட்டுவதில் கழகத்திலிருந்து உதவி ஏதும் பெறாமல், செயல்படுத்து பணியை மத்திய அடைமான வங்கி மேற்கொண்டுள்ளது.

II. கூட்டுறவு விற்பனையும் பதப்படுத்துதலும்.

23. 1967-68-ல் கூட்டுறவு விற்பனை, பதப்படுத்தல் ஆகிய திட்டங்களைச் செயல்படுத்துவதற்காகவும், கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகளில் பங்கு மூலதன வகையில் முதலீடு செய்வதற்காகவும் ரூ. 62.05 லட்சம் செலவு செய்யப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில் முக்கியத் திட்டங்களுக்காக ஒதுக்கப் பட்ட தொகையும், இதிலிருந்து செலவிடப்பட்ட தொகையும் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

திட்டத்தின் பெயர்.	1968-69-ம் ஆண்டிற்கான செலவு.	1968 டிசம்பர் வரை பயன்படுத்தப்பட்ட தொகை.
(1)	(2)	(3)
	ரூபாய் லட்சத்தில்.	ரூபாய் லட்சத்தில்.
1 விற்பனைச் சங்கங்கள், பதப்படுத்தும் பிரிவுகளுக்குப் பங்கு மூலதனம்.	10.46	1.60
2 நவீன அரிசி ஆலைகளை நிறுவுதல் ..	106.75	43.43
3 பதப்படுத்தும் பிரிவுகளைப் பெரிய அளவில் நிறுவுதல்.	14.81	14.81
4 சர்க்கரை ஆலைகளில் பங்கு மூலதனம் செய்யப்பட்ட தொகை.	35.00	5.00
5 லாரிகள் வாங்குவதற்காக உதவித் தொகை	3.00	..
6 கிடங்குகளைக் கட்டுதல்	5.50	2.79

பயன்படுத்தப்பட்ட தொகையில் ஏற்பட்ட குறைவு நிதி ஆண்டின் முடிவிற்குள் ஈடு செய்யப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

24. 1967-68-ல் கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் விற்பனை செய்யப்பட்ட வேளாண்மை விலை பொருள்களின் மதிப்பு ரூ. 23 கோடி ஆகும். நடப்பு ஆண்டில் ஜனவரி 1969 வரை, இக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ரூ. 15 கோடி மதிப்புள்ள வேளாண்மை விலை பொருள்களை விற்பனை செய்தன. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தின் இறுதி ஆண்டிற்குள், இக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 30 கோடி ரூபாய் மதிப்புள்ள வேளாண்மை விலைபொருள்களை விற்பனை செய்யும் அளவிற்கு இதன் பணிகளைப் படிப்படியாக விரிவுபடுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

25. கொள் முதல் பணிகளில், இவ்விற்பனைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பெருமளவில் பங்கு கொள்கின்றன. 1968-ம் ஆண்டு சம்பா, குறுவைக் காலங்களில் இம் மாநிலத்திலுள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 2.3 லட்சம் டன் நெல் கொள்முதல் செய்தன. 1967-ம் ஆண்டில் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட அளவு 192 டன்களாகும் தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நெல் கொள்முதல் செய்வதற்காக உள்ள அரசாங்கத்தின் செயல்களில் ஒன்றான தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனை நிறுவனம், இம் மாவட்டத்தில்

1969 மார்ச் 24]

உள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட மொத்த அளவில் 50 சதவீதத்தைக் கொள்முதல் செய்ததன் மூலம், சிறந்த பணியாற்றி, இந்த முக்கியப் பணித் துறையில் தனக்கென ஓர் இடத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டது.

26. தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனை நிலையத்தினரால் ரூ. 38 லட்சம் செலவில் நிறுவப்பட்ட மணி ஒன்றுக்கு 4 டன் நெல் அரைக்கும் திறனுள்ள நவீன அரிசி ஆலை, 1968-69-ல் 16,000 டன் நெல்லை அரைத்தது.

தேசியக் கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகத்தால் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டங்களின்கீழ் மேலும் 12 நவீன அரிசி ஆலைகள் நிறுவக் கருதப்பட்டுள்ளது. இவற்றில் ஐந்து தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நிறுவப்படும். தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் நிறுவப்படவிருக்கும் 5 ஆலைகளை நிறுவும் வேலை நடைப்பெற்று வருகின்றது. இவை விரைவில் தொடங்கப்படும். இந்த ஐந்து ஆலைகளை நிறுவுவதற்காக ரூ. 56.64 லட்சம் உதவித் தொகையாக வழங்கப்பட்டுள்ளது.

இந்த ஆலைகளிலிருந்து கிடைக்கும் அரிசித் தவிட்டை உபயோகமான முறையில் பயன்படுத்தும் வகையில், ரூ. 19.75 லட்சம் செலவில் ஒரு அரிசித் தவிட்டு எண்ணெய்த் தொழிற்சாலை நிறுவப்பட்டது. இதில் பங்கு மூலதனமாகவும் கடனாகவும், அரசின் உதவி ரூ. 14.80 லட்சம் ஆகும்.

மற்ற மாவட்டங்களில் நிறுவப்படவிருக்கும் எஞ்சிய 7 ஆலைகள் பற்றிய விவரங்கள் முடிவாக வகுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இதற்கான பணிகள் 1969-70-ம் ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

27. வட ஆர்க்காடு மாவட்டக் கூட்டுறவு வழங்கு, விற்பனைச் சங்கத் தால் ரூ. 20 லட்சம் செலவில் நிறுவப்படுகிற, பழங்களை டப்பிகளில் அடைக்கும் பிரிவிற்கான கட்டிட வேலைகள் முடிவடைந்துள்ளன. வரும் மாம்பழப் பருவத்தில் இந்தப் பிரிவு செயல்படும் பொருட்டு, இயந்திரங்களை நிறுவும் பணிகள் கூடிய சீக்கிரத்தில் முடிவடையும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. இதற்காகப் பங்கு மூலதனமாகவும், கடனாகவும் அரசு ரூ. 15 லட்சம் வழங்கியுள்ளது. பழங்களை டப்பிகளில் அடைக்கும் பிரிவுக்கு இணைப்பாக குளிர்ப்பானப் பிரிவு ஒன்றை நிறுவுவதற்காக, 1969-70-ல் ரூ. 5 லட்சம் உதவியளிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

28. சல் குலம், விளவங்கோடு கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கம் மரவள்ளிக் கிழங்கைப் பதப்பிடும் பிரிவு ஒன்றை நிறுவத் திட்டமிட்டுள்ளது. இதற்காக உதவித் தொகையாக ரூ. 1.50 லட்சம் வழங்க ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இதில் ரூ. 25,000 நடப்பு ஆண்டில் வழங்கப் பட்டுள்ளது.

29. 1967-68-ல் கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் 60 கிடங்குகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. 50 கிடங்குகளைக் கட்டுவதென்று திட்டமிடப்பட்டு, நடப்பு ஆண்டில் (1968-69) 32 கிடங்குகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டன. இந்த ஆண்டில் இதுவரை ரூ. 2.79 லட்சம் உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

30. கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்.—இம் மாநிலத்தில் 7 கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள் உள்ளன. இவைகளில் மொத்த கரும்பு பிழியும் திறன் நான் ஒன்றுக்கு 7,500 மெட்ரிக் டன்களாகும். அதாவது ஆண்டொன்றுக்கு உற்பத்தி செய்யப்படும் மொத்தச் சர்க்கரை அளவு 1.33 லட்சம் மெட்ரிக் டன்களாகும். 1967-68-ம் ஆண்டின் முடிவில் இந்த சர்க்கரை ஆலைகளின் பங்கு மூலதனத்தில் அரசின் மொத்த முதலீடு ரூ. 177.73 லட்சம் ஆகும். தருமபுரி, கள்ளக்குறிச்சி கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு, ஒவ்வொன்றுக்கும் ரூ. 5 லட்சம் உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது. 10 லட்சம் பங்கு மூலதன முதலீடு செய்

[1969 மார்ச் 24]

ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. 1967-68-ல் பிழியப்பட்ட கரும்பு, உற்பத்தி செய்யப்பட்ட சர்க்கரை ஆகியவைகளைப் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1968-69-ம் ஆண்டிற்கான கரும்பு பிழியும் பணி தொடங்கப்பட்டு, தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது.

ஆலையின் பெயர்.	1967-68.	
	பிழிந்த கரும்பு.	உற்பத்தி யான சர்க்கரை.
(1)	(2)	(3)
	டன்.	டன்
	லட்சத்தில்.	லட்சத்தில்.
1 வட ஆர்க்காடு மாவட்டக் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள்.	1.15	0.12
2 சேலம் கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்	0.80	0.07
3 அமராவதி சர்க்கரை ஆலைகள்	0.77	0.07
4 மதுராந்தகம் சர்க்கரை ஆலைகள்	0.65	0.06
5 தேசியக் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைகள்	0.17	0.02
6 தர்மபுரி கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்	கட்டி முடிக்கப்பட்டு வருகிறது.	

III. பயன் துய்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்.

31. விலை ஏற்றத்தைத் தடுக்கவும், பயன் துய்ப்போர் பொருள்கள் நியாயமான விலையில் பொது மக்களுக்குக் கிடைக்கச் செய்யவும், ஐம்பதாயிரமும் அதற்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை உள்ள பட்டணங்களிலும், நகரங்களிலும், மொத்த விற்பனை நிலையங்கள், ஆரம்பப் பண்டகசாலைகள் ஆகியவைகளை நிறுவுவதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள திட்டம், தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 30 மொத்த விற்பனை நிலையங்களும், (இவற்றுடன் 588 சில்லறை விற்பனை நிலையங்கள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன), 1,074 ஆரம்ப பண்டகசாலைகளும் இத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்தி வருகின்றன. பங்கு மூலதனம், தொழில் மூலதனம், டிரக் வண்டிகளை வாங்குதல், கிடங்குகளைக் கட்டுதல் முதலியவைகளுக்காக அரசு உதவி அளித்து வருகிறது.

32. இரண்டு லட்சமும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகையுள்ள நகரங்களிலும், பட்டணங்களிலும், சிறப்பங்காடி என்றழைக்கப்படும் துறைப் பண்டகசாலைகளை நிறுவும் திட்டம், கடலூர், நாகர்கோவில் ஆகிய பகுதிகளுக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டு, தற்போதுள்ள சிறப்பங்காடிகளின் எண்ணிக்கை எட்டாக உயர்ந்துள்ளது. மேலும், இரண்டு சிறப்பங்காடிகளை நிறுவுவதற்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. இதில் ஒன்று வட சென்னை யிலும், மற்றொன்று திருநெல்வேலியிலும் நிறுவப்படும். தூத்துக்குடி, காஞ்சிபுரம் ஆகிய இடங்களில் சிறப்பங்காடிகள் நிறுவுவது அரசின் கவனத்தில் இருந்து வருகிறது.

1967-68-ல் சிறப்பங்காடிகளில் விற்பனையான பொருள்களின் மொத்த மதிப்பு ரூ. 3.75 கோடி. 1969-ம் ஆண்டு ஜனவரி முடிய, 7 திங்கள்களில் விற்பனையான பொருள்களின் மதிப்பு ரூ. 2.87 கோடி ஆகும்.

IV. பிறவகைச் சங்கங்களும் அதன் பணிகளும்.

33. புகலூருக் கால்வாயிலிருந்து நீர் இறைத்து, அதன் மூலம், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் கரூர் வட்டத்தில் உள்ள 10 கிராமங்களில், 2,212 ஏக்கர் புன்செய் நிலத்தை பாசனத்தின் கீழ் கொண்டுவரும் பொருட்டு, இந்த ஆண்டு, நீர்ப்பாசன கூட்டுறவுச் சங்கம் ஒன்று அமைக்க

1969 மார்ச் 24]

பட்டது. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மத்திய நில அடைமான வங்கி, ரூ. 72 30 லட்சம் செலவில் குழாய் கிணறுகளை அமைத்தல், விசையேற்றங்களை அமைத்தல், குழாய்களை நிறுவுதல், நிலங்களைப் பண்படுத்துதல் முதலியவைகளுக்காக மேற்கொண்ட திட்டத்திற்காக ஏற்படும் மூலதனச் செலவை ஈடு செய்வதற்காக 718 பட்டாதாரர்களுக்குக் கடனுதவி அளிக்கத் திட்டமிட்டுள்ளது. இந்தத் திட்டத்தை சங்கம் நிறைவேற்றும் பொருட்டு அரசு ஒரு துணைப் பதிவாளரையும் தேவையான பிற பணியாளர்களையும் செலவேதுமின்றி கொடுத்து உதவியுள்ளது.

34. மத்திய வீட்டு அடைமானச் சங்கத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள 50 வீட்டு அடைமான தொடக்கச் சங்கங்கள் உள்ளன. இந்தச் சங்கங்கள் நடப்பு ஆண்டில் ரூ. 71.20 லட்சத்தையும், 1967-68-ம் ஆண்டு முழுவதும் ரூ. 83 லட்சத்தையும், கடனைப் பரிசீலனைத் துள்ளன. ஆயுள் ஈட்டுறுதிக் கழகத்திடமிருந்து, மத்திய வீட்டு அடைமானச் சங்கம் பெற்றுள்ள கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துதல் குறித்து அரசு உத்தரவாதம் அளித்துள்ளது.

35. சமுதாயத்தில் தாழ்ந்த நிலையில் உள்ள முடி திருத்துவோர், சலவைத் தொழிலாளர் போன்றவர்களின் நலனுக்காக அமைக்கப் பட்டுள்ள சங்கங்களுக்கு உதவி அளிப்பது தொடர்ந்து இந்த ஆண்டும் அளிக்கப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில், முடி திருத்துபவர்களின் நலனுக்காக ரூ. 37,000 உதவியுடன் காஞ்சிபுரத்தில் ஒரு, சங்கம் நிறுவப் பட்டது. தற்போது தொழிலாளர் ஒப்பந்தச் சங்கங்கள் நூற்றுப் பதினாலும், சலவைத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பத்தொன்பதும், முடி திருத்துபவர் சங்கங்கள் பதினேறும் உள்ளன.

36. தாயகம் திரும்புவோரைக் குடியேற்றுவதல்—பர்மாவிலிருந்து தாயகம் திரும்புவோருக்கு வேலை வாய்ப்பளிக்கும் வகையில் நடப் பாண்டில் கூட்டுறவு அச்சகம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. இச் சங்கம் 1968-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. தாயகம் திரும்பிய 16 பேருக்கு ரூ. 68,725 வணிகக் கடனை அரசு வழங்கியது. இவர்கள் இத் தொகையை இச் சங்கத்தின் பங்கு மூலதனத் தில் முதலீடு செய்தனர். இச் சங்கம் முதல் ஐந்து திங்களில் செயல்பட்டு வந்ததில் சுமார் 33,500 மதிப்புடைய ஒப்பந்தக் குறிப்பு களும் ரூ. 17,992 அச்சகக் கட்டணங்களாகவும் இதற்கு ஆதாயம் கிடைத்தது.

37. இலங்கையிலிருந்து இம் மாநிலத்திற்கு மிக அண்மையில் பெருவாரியான அகதிகள் வரக்கூடுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அவர்களுக்குப் போதிய வேலை வாய்ப்பு வசதிகள் ஏற்படுத்திக்கொடுக்கப்பட வேண்டும். இலங்கை அகதிகளைக் குடியேற்றுவதற்கானத் திட்டம் இந்திய அரசுடன் கலந்துகொண்டுதுயரிக்கப்பட்டு வருகின்றது. தமிழ்நாட்டில் கூட்டுறவுத் துறை துயர் தணிப்பு வேலைக்கான பொறுப்புக்களை ஏற்றுக் கொண்டு நிறைவேற்றும்.

38. கூட்டுறவுக் கல்வியும், பயிற்சியும்.—கூட்டுறவுக் கல்வி, பயிற்சி குறித்த திட்டங்கள் சென்னையிலுள்ள தமிழ்நாடு கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் மூலமாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிறுவனங்கள் தங்கள் துறைப் பணியாளர்களுக்கும் கூட்டுறவு நிறுவனப் பணியாளர்களுக்கும் தொடர்ந்து பயிற்சி அளித்து வருகிறது. இம் மாநிலத்தில் இளநிலை கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிறுவனங்கள் எட்டும் இடைநிலை கூட்டுறவுப் பயிற்சிக் கல்லூரி ஒன்றும் உள்ளன. நடப்பாண்டில் இது வரை இந் நிறுவனங்கள் அரசிடமிருந்து ரூ. 1.08 லட்சம் உதவி பெற்றுள்ளது. நில அடைமான வங்கிகள் மூலமாக, கூட்டுறவு நிறுவனங்களுக்குக் கடன் வழங்குவதன் அவசியத்தைக் கருதியும், சிறப்பு வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கு உதவி செய்வதற்காக வேளாண்மை மறு கடன் உதவிக் கழகம் வகித்து வரும் பங்கை உயர்த்துவதைக் கருதியும் துறை அதிகாரிகளுக்கு 1969-70-ல் சிறப்புப் பயிற்சி அளிக்கவும் கருதப்பட்டிருக்கிறது.

[1969 மார்ச் 24]

39. துறை அதிகாரிகளைத் தெரிந்தெடுத்து கூட்டுறவுத் துறையிலுள்ள பெரிய தொழில் நிறுவனங்களில் தலைமை நிர்வாகிகளாக, திறமையாகக் கடமையாற்றுவதற்கு “தொழில் நிர்வாகத்தில்” சிறப்புப் பயிற்சி அளிக்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இணைப்பு 2

[193-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிகுறிப்பைக் காண்க.]

1968-69-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

சமுதாய வளர்ச்சிக்கும், பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கும் போக்குவரத்து மிகை இன்றியமையாத, இணைந்த ஒரு கூறாகும். முக்கியமாக பொதுமக்களுக்கு இப்பணியின் மூலம் கிடைக்கும் நன்மைகளையொட்டி, சாலிப் போக்குவரத்தின் திறன் முடிவு செய்யப்படுகிறது.—

நகரங்களிலும், நகர்ப்புறங்களிலும், நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்—பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலிப்போக்குவரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. 1968-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகி வந்துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணியிலிருந்து அறியலாம்.—

		பயணப் (பேருந்து) வண்டிகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.		தனியார். தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை.		வாடகை தனியார் லாரிகள். லாரிகள்.	
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1966	.. ..	5,395	1,423	10,623	3,134
31—12—1967	.. ..	5,681	1,638	10,738	3,095
31—12—1968	.. ..	5,716	1,898	11,908	3,138
		ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிற மோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.	
		(6)	(7)	(8)	
31—12—1966	.. ..	5,788	742	27,105	
31—12—1967	.. ..	7,087	1,016	29,255	
31—12—1968	.. ..	8,726	1,315	32,701	

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ்ச் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத் துறையின் முக்கிய பணிகளாகும்:—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, பேக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகத்தின்கீழ்ச் செயல்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். மாநில நிலையில்,

1969 மார்ச் 24]

போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு மூன்று போக்குவரத்து துறை துணை ஆணையாளர்களும் இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் துணை செய்கின்றனர். துணைப் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களில் ஒருவர் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் பணிகளைக் கவனிப்பதற்கென்றே நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறையின் பயணித் துணைவர்களுக்கும் (Conductors), வலவர்களுக்கும் (Drivers) உரிமம் வழங்குதல், இத் துறையின் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், அவற்றுக்கு அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல் போன்ற பணிகளை உரிய காலத்தில் செய்வது இவரது பொறுப்பாகும்.

மாவட்டங்களின் ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். இவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் செயலாளராக உதவி புரிகின்றனர். சென்னை மாநகரில் காவல் துறை ஆணையாளர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்கு காவல்துறைத் துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்து, உரிமம் வழங்கல்) செயலாளராக உள்ளார். இத் துணை ஆணையாளர் மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் என்ன பணிகளை மேற்கொள்கின்றாரோ அதே பணிகளை மேற்கொள்கின்றார்.

வரி வசூலிப்பைச் சோதனையிடும் பணி முனைப்பாகச் செயல்படுத்துவதன் பொருட்டும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், அதன்கீழ் வகுக்கப்பட்ட விதித் துறைகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தலில் காவல்துறை ஆணையாளருக்குத் தேவையான உதவி புரியும் நோக்கத்துடனும், சென்னை மாநகரத்துக்காக வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒருவரை அரசு நியமித்துள்ளது.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சி கீழ்க்காணும் வழிமுறைகளில் எய்தப்படுகின்றன :—

(1) புதிய வழித் தடங்களுக்கும், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போது உள்ளவற்றை விரிவுபடுத்துதலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக, பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலோ அல்லது பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலோ ஆண்டொன்றுக்கு 10 சத வீதம் உயர்வு ஏற்பட வேண்டுமென்பதே பொதுவான நோக்கமாகும். 1968-ல் 99 புதிய வழித் தடங்கள் 14,283 இருக்கைகளை கூடுதலாக்கும் வகையிலேல் தொடங்கப்பட்டன. 1967-ல் 145 புதிய வழித்தடங்கள் (28,902 இருக்கைகள்) தொடங்கப்பட்டன. 1966-ல் 134 (27,380 இருக்கைகள்) வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டன.

பயணிப் பேருந்துகள் குறித்த அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு விண்ணப்பித்துக் கொள்பவர்களிடையே யிருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்குவதற்காகத் தெரிந்தெடுக்கிற கொள்கைகள் இதுவரை நிர்வாக முறையில் விதிக்கப் பட்ட பொதுக் கோட்பாடுகளின் அடிப்படையில் இருந்தன. சில நீதிமன்றத் தீர்ப்புகளின் விளைவாக, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கும் வகையில் அரசு சில விதிகளை வகுத்துள்ளது.

[1969 மார்ச் 24]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து

பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக விரிவுபடுத்தும் முறையில் இம் மாநிலத்தில்பயணிகள் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து கொள்கையில் அரசாங்கம் மாற்றஞ் செய்துள்ளது. மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ள நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து கொள்கைகள் அடியிற்கண்ட வகையைச் சார்ந்த வழித்தடங்களுக்கும் பொருந்தும்.—

75 மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—கருவிசைப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள்,

2. தொலைவினைக் கருதிப் பார்க்காமல், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

3. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள் முடிவடையும் தருவாயில் (இரு மாநிலங்களுக் கிடையிலான வழித்தடங்கள் உட்பட) வழக்கமான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்ட பின்னரே இக் கொள்கை படிப்படியாகச் செயல்படுத்தப்படுகின்றது. இக் கொள்கையைத் திறமையுடனும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்த, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளில் சில திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டியிருந்தது. 1968-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தச்) சட்டம் (தமிழ் நாடு சட்டம் 18/1968) மூலம் இத்திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன—

(1) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் பயணிப் பேருந்துப் போக்குவரத்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்க அல்லது புதுப்பிக்கச் செய்துகொள்ள படுகிற விண்ணப்பங்கள் குறித்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கையில், 68-C பிரிவின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை வெளியிடுவது குறித்து ஆலோசித்துப் பார்ப்பது அவர்களது கடமையாகும்.

(2) தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கு முறையான அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படும் வரையில், செய்திறனுள்ள தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகளை அத் துறைக்கு வழங்க வேண்டியது, போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் கடமையாகும்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்தின் செயல்முறை குறித்த விரிவான ஆய்வு, மன்றப் பேரவைமுன் தனியாக வைக்கப்பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள்

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநில முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. பொது லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன் முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில் அவற்றிற்கு தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்கள் முழுவதிலும் சரக்கு வண்டி போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன் இம் மாநிலத்திலுள்ள பொது லாரிகளுக்குக் கூட்டு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் இம் மாநிலத்திலும், கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்கையெழுத்திட வேண்டியதில்லை. 200 வண்டிகளுக்கு இத்தகைய அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டுள்ளன.

1969 மார்ச் 24]

குறிப்பிட்டுள்ள அளவாகிய 200 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டு விட்டதாலும், அவை போன்ற அனுமதிச் சீட்டுகளுக்குத் தேவை அதிகமாயிருப்பதாலும் ஒவ்வொரு மாநிலம் குறித்தும் மேலும் 200 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்க இரு மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்துக்கு ஆலோசனை கூறியுள்ளது. இத்தகைய அனுமதிச் சீட்டுகளைப் பெற்றுள்ள வண்டிகள் அதிகச் சரக்குச் சமையை ஏற்றிச் செல்வதை அனுமதிக்கும் நோக்கத்தாலும், சம்பந்தப்பட்ட பிற மாநிலங்களில் பின் பற்றப்படுகிற வழக்கத்தையொட்டியும், இந்த வண்டிகள் ஏற்றிச்செல்லக் கூடிய சரக்கு எடை 12,192 கிலோ கிராமிலிருந்து 15,240 கிலோகிராமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்

இம் மாநிலத்தில் வாடகை வண்டிகளுக்கும், சீர் பேருந்துகளுக்கும் (Omnibuses) தனி வசதிப் பேருந்துகளுக்கும் (Luxury coaches) மாநில முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச்சீட்டு வழங்குகின்றனர். சீருலாப் பயணிகளுக்கு உதவியாக புதிய அம்பாஸ்டர் மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகளுக்கும் சீருலா வாடகை வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. 1968-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ம் தேதி அன்று உள்ளடிக், 347 பெரிய பேருந்துகளும் 29 தனி வசதிப் பேருந்துகளும், 294 சீருலா வாடகை வண்டிகளும் இயங்கி வந்தன. சென்ற ஆண்டில் மாநிலத்தில் 26 தனிவசதிப் பேருந்துகளும், 74 சீர் பேருந்துகளும், 189 சீருலா வாடகை வண்டிகளும் இயங்கி வந்தன. சென்னை மாநகரிலும், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய நகராட்சிகளிலும் இயங்கிவரும் வாடகை வண்டிகளில் மட்டுமே அளவுப் பொறிகள் (Meters) கட்டாயமாகப் பொருத்தப்பட்டு வருகின்றன. மூன்று நகரங்களின் நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் நடத்தும் பயணங்களுக்காக மட்டுமே மீட்டர் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஸ்டான்லர்ட் வாடகை வண்டியைத் தவிர சென்னை மாநகரில் ஒருகிற மற்றெல்லா, வாடகை வண்டிகளிலும் 1968 ஏப்ரல் முதல் கட்டண வீதத்தை அதிகரிக்காமல் மேலும் ஒரு பயணியை ஏற்றிச் செல்ல அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் தேவைகளும் அதிகரித்து வருகின்றன. சென்னை மாநகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கையை 200-லிருந்து 300-ஆக அதிகரிக்கும் செயற் குறிப்பு ஆலோசனையில் இருந்துவருகிறது.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.—(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கோட்பாடு, நிர்வாகம் குறித்த முக்கிய பணிகளில் அரசிற்கு ஆலோசனை கூற, அரசு கோக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு ஒன்று உள்ளது. இக்குழு 1968-ல் கூட்டம் ஒன்று நடத்தியது.

(2) மாவட்ட அளவில், மோட்டார்ப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான நடவடிக்கைகளில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசிற்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் செவ்வனே கவனிப்பதற்காகத் தமிழ் நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என்னும் உயர் நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட நிலையில், மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் தனிப்பட்ட குழுவாகச் செயலாற்றி வருகிறது. சென்னை நகரில், இதை முன்னிட்டு, சென்னை நகராட்சி சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு சாலைப்பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு முகவர்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு, மாநகர சாலைகள் வளர்ச்சி போக்குவரத்துத் திட்டக்குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

[1968 மார்ச் 24]

(4) மாநிலத் தலைநகர் நிலையில், சென்னை பெருநகர் சாலை வளர்ச்சி—போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என வழங்கப்படுகின்ற குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 1968-ல் அது இருமுறை அவை கூடியது.

வரி விதிப்பு

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிகத்திற்கும் ஊக்கமளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது ஒருமுனை வரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரம், புதுச்சேரி ஆகியவற்றிற்கும் இடையே ஏற்பு உடன்படிக்கைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மைசூர் மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில், இரு மாநில வழித்தடங்களில் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை பங்கிட்டுக் கொள்வதற்கு ஏற்பு உடன்பாடு ஏற்படுகிறவரே, இந்த உடன்பாடு சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் மட்டுமே பொருந்தும்.

மாநிலங்கள் ஒன்றோடொன்று செய்துகொண்ட ஒப்பந்த அடிப்படையில் தமிழ் நாட்டிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்லுகின்ற பேருந்துகள் ஒருமுனை வரிச்சலுகையைக் கீழ்க்கண்டவாறு பெறுகின்றன:—

தமிழ்நாட்டுச் சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை.

	(1)	(2)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா		1,197
தமிழ்நாடு—மைசூர்		700
தமிழ்நாடு—கேரளம்		800

அனுமதிச் சீட்டுகளில் மேற்கையொப்பமிடும் முறை குறித்து இப்போதுள்ள ஏற்பாடு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.—

தமிழ்நாட்டினைச் சேர்ந்தவை.

ஏனைய மாநிலங்கள்.

மாநிலங்கள்.	தமிழ்நாட்டினைச் சேர்ந்தவை.			ஏனைய மாநிலங்கள்.		
	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
தமிழ் நாடு—ஆந்திரா	.. 2,000	100	20	2,000	100	20*
தமிழ் நாடு—மைசூர்	.. 700	50	20*	700	50	20*
தமிழ் நாடு—கேரளம்	.. 800	75	150† 20*	800	75	150† *20

*சீரூலா வாடகை வண்டி.

†சாதாரணமானவை.

1969 மார்ச் 24]

சரீலப்போக்குவரத்து வரிவிதிப்பு விசாரணை குறித்து கேஸ்கர் குழுவின் பரிவுரைகள் ஆய்வு செய்யப்பட்டன. நம்முடைய கருத்துக்கள் இந்திய அரசுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டன. இந்திய அரசு அமைத்த கீழ்க்கண்ட குழுக்களின் அறிக்கை இன்னும் கிடைக்கப்பெறவில்லை.

இந்திய அரசால் நியமிக்கப்பட்ட ஆதாயம் பயக்கவல்ல வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த ஆய்வுக்குழுவின் அறிக்கையும் போக்குவரத்து நிதி வசதி குறித்த ஆய்வுக் குழுவின் அறிக்கையும் இன்னும் கிடைக்கவில்லை.

போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவு படுத்துவதற்கான வநங்காலத் திட்டங்களை வகுப்பதில் இவ்வறிக்கைகள் பெரிதும் பயனுள்ளவையாக இருக்குமென நம்பப்படுகிறது.

வருவாய்

1968-69-ல் கட்டண வீதங்களில் அல்லது வரியில் எந்த உயர்வும் இல்லை. 1968-69-ம் ஆண்டில் 1-4-1968 முதல் 31-12-1968 வரையுள்ள 9 திங்களில் ரூ. 13.66 கோடி வருவாய் கிட்டியது. எனவே, 1-4-1968 முதல் 31-3-1969 வரை சமார் ரூ. 18 கோடி கிட்டுமென எதிர்பார்க்கலாம். 1967-68-ம் ஆண்டில் ரூ. 16.83 கோடி மட்டுமே வருவாய் கிட்டியது என்பதை இங்கு நினைவு கூர்வது நல்லது.

செயற் குறிப்புகள்

விபத்துகள்.—மிகையான வேகத்தைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடன் பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் “டேக்கேரிகிரப்” என்னும் சாதனத்தைப் பொருத்தலாம் என்று மாநிலப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு பரிவுரை செய்துள்ளது. குழுவின பரிவுரை ஆலோசனையிலுள்ளது. இரவு நேரங்களில் 200 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்குமேல் ஓடும் ஒவ்வொரு சரக்கு வண்டிக்கும் இரண்டு வலைர்களை நியமிப்பதற்கான செயற் குறிப்புகள் ஆலோசனையிலுள்ளன. அவ்வாறு செய்தால் இரவு நேரங்களில் சரக்கு வண்டிகள் விபத்துக்களுக்கு உட்படாமல் இருக்கும்.

சரக்குப் பேருந்து நிலையங்கள்.—சரக்குகளை அனுப்புவதற்கான பயணச் சீட்டுகள் வாங்கும் வசதி, கிடங்கு வசதி, சரக்குகளை ஏற்றி இறக்குவதற்கான வசதி ஆகியவற்றுடன் கூடிய சரக்குப் பேருந்து நிலையங்களை முக்கிய நகரங்களின் வெளிப்புறத்தில் கட்டுவதற்கான செயற்குறிப்பு ஆலோசனையிலுள்ளது.

பல நோக்க சோதனைச் சாவடிகள்.—இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஓடும் வண்டிகளைத் திறம்படச் சோதனையிடும்பொருட்டு, முக்கிய வழித் தடங்களில் பொருத்தமான இடங்களில் பலநோக்க சோதனைச் சாவடிகளை ஏற்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சீர் பேருந்துகள்.—பேருந்து நிலையங்களுக்கருகில் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்வதன் மூலம் சீர் பேருந்துகள் வழக்கமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்குப் பெரும் தடையாய் உள்ளன என்பது குறித்து அரசின் நாட்டத்திற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ஓராண்டிற்குள் 4 மடங்கு அதிகரித்துள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இத்தகைய பொருத்தமற்ற போட்டியை நீக்கும் நோக்கத்துடன் அத்தகைய சீர் பேருந்துகள் குறித்த மோட்டார் வண்டி வரியை வழக்கமான பயணிப் பேருந்துகள் குறித்த மோட்டார் வண்டி வரிக்கு நிகராக இருக்கும் வகையில் உயர்த்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இயங்கும் சோதனைப் பிரிவுகள் (Flying squads) அமைத்தல்.—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தையும் வரி விதிப்புச் சட்டங்களையும் மீறும் மோட்டார் வண்டிகள், தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகள் குறித்துத் திறம்பட கண்காணிக்க, இயங்கும் சோதனைப் பிரிவுகள் நான்கை அமைக்க அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. அதன்

[1969 மார்ச் 24]

தலைமையிடம் சென்னையில் இருக்கும். போக்குவரத்து உதவி ஆணையாளரின் (செயல்படுத்தல்) மேற்பார்வையில் அவை இயங்கும். அவருக்கு உதவியாகத் தேவைப்பட்ட பணியாளர் இருப்பர். இயங்கும் ஒவ்வொரு சோதனைப் பிரிவிலும் வட்டாரப் போக்குவரத்து இணை அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவர், மோட்டார் வண்டி இணை ஆய்வாளர் ஒருவர், ஆகியோர் அடங்கி இருப்பர். கீழே குறிப்பிட்ட தலைமையிடங்களுடன், நான்கு மண்டலங்களில் அவை செயல்படும் :—

மண்டலங்கள்.

தலைமையிடங்கள்.

- | | |
|--|--------------------|
| 1. வட ஆர்க்காடு-செங்கற்பட்டு-சென்னை மாநகர். | சென்னை. |
| 2. சேலம்-தருமபுரி-கோயம்புத்தூர், நீலகிரி. | கோயம்புத்தூர். |
| 3. திருச்சிராப்பள்ளி-ஈரோடு-தஞ்சாவூர்-தென் ஆர்க்காடு. | திருச்சிராப்பள்ளி. |
| 4. மதுரை-இராமநாதபுரம்-திருநெல்வேலி-கன்னியாகுமரி. | மதுரை. |

முடிவுரை.

மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதன் விளைவாக ஏற்படும் பல்வேறு சிக்கல்களை அரசு நன்கு அறியும். போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளையும் போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்துவதற்கான கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கின்றது. மொத்தத்தில், அண்மைக் காலத்தில் சாலைப் போக்குவரத்து ஒரே சீராக மேம்பாடு அடைந்து வந்துள்ளது. வரும் ஆண்டுகளிலும் தொடர்ந்து முன்னேற்றம் காணப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு 3.

[193-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்தும் போக்குவரத்து 1968-69.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிகள் பேருந்து மக்கட் பணியில் இருபத்தோரு ஆண்டை முடித்துக்கொண்டு 1968-ம் ஆண்டில் இருபத்திரண்டாம் ஆண்டை எய்தியது. வாணிக அடிப்படையில் அரசினால் நடத்தப்படும் ஒரு நிறுவனத்தின் திறமை பெரும்பாலும் மக்களுக்கு அது ஆற்றும் தொண்டினைக் கொண்டும் அதன் நிதி நிலையைக் கொண்டும் முடிவு செய்யப்படுகிறது. இந்த நிறுவனம் இவ்வாண்டில் கூடுதலாகவும் சிறப்பாகவும் ஆற்றிய போக்குவரத்துப் பணிகளின் விவரங்கள் இந்த ஆய்வுரையின் அடுத்துவரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1968-69-ம் ஆண்டில் எதிர்ப்பார்க்கப்பட்ட முன்னேற்றம் பற்றியும், 1968-69-ம் ஆண்டின் இறுதியில் இந்த நிறுவனம் ஆற்றும்மொன எதிர்ப்பார்க்கப்படும் போக்குவரத்துப் பணியின் அளவையும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள விவர அறிக்கை காட்டுகிறது :—

சென்னை கிளை.

நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்துப்பணி

1968	1968	1968	1968
மார்ச்	டிசம்பர்	மார்ச்	டிசம்பர்
31-ம்	31-ம்	31-ம்	31-ம்
தேதி.	தேதி.	தேதி.	தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)
(5)			

(1) பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்த	1,301	1,391	190	194
(2) பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	பணி	1,120	1,207	148	150

1969 மார்ச் 24]

		சென்னை கிளை.		நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்துப்பணி.	
		1968 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 டிசம்பர் 31-ம் தேதி.	1968 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 டிசம்பர் 31-ம் தேதி.
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
(3)	வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை.	335	395	56	58
(4)	வழித்தடங்களின் மொத்த நீளம் (மைல்களில்).	16,206	18,062	11,753	12,284
(5)	பயணத் தடவைகள் அல்லது ஒற்றைப் பயணங்கள்.	17,218	17,538	186	192
(6)	அன்றாடப் பயண கணக்கு.	1,51,717	1,89,703	37,349	38,090
(7)	அன்றாடச் சராசரி (ரூபாய்).	2,50,000	2,75,000	54,000	55,000
(8)	அன்றாடப் பயணம் செய்த பயணிகளின் எண்ணிக்கை.	9,62,000	10,00,000	28,000	30,000

பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பிரிவின் இயங்கு திறனை மேம்படுத்தவும், பொதுமக்களுக்கு அது ஆற்றும் பணியை மேலும் சிறக்கச் செய்யவும் நடவடிக்கைகள் இடைவிடாது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

2. இத் துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

		மூலதன முதலீடு.			
ஆண்டு.	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	மொத்த வருவாய்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
(ரூபாய் லட்சத்தில்.)					
1967-68	.. ..	12,03.17	2,17.34	14,20.51	12,23.81
1968-69	(எதிர் பார்க்கப்படுவது)	14,20.51	2,20.17	16,40.68	15,44.71

பயணிகள் வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிகர நிதி தொழி ஆதாயம் லாளர் வீட்டு வசதி நிதி, ஆகியவற்றிற்கு தொகை வழங்கல்.

		(6)	(7)	(8)	(9)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)			
1967-68	.. ..	10,87.99	1,35.82	1,59.07	(—)23.25
1968-69	(எதிர் பார்க்கப்பட்டது)	13,50.60	1,94.11	1,89.80	(+) 4.31

[1969 மார்ச் 24]

1967-68-ல் ரூபாய் 23.25 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டதற்கு பிரிவுவாரி விவரங்கள் வருமாறு :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

- | | |
|---|-----------|
| (1) அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, சென்னைக் கிளை .. | (—) 33.40 |
| (2) தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி .. | (+) 2.54 |
| (3) அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்து, கன்னியாகுமரிக் கிளை. | (—) 1.78 |
| (4) நெடுந்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் | (+) 6.71 |
| (5) இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி | (+) 2.68 |

(—) 23.25

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையிலும், கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் ஏற்பட்ட விரயமே துறையினருக்கு ஏற்பட்ட விரயத்திற்குக் காரணமாகும்.

அரசுப் பேருந்துப் பணி, சென்னைக் கிளை.—அரசுப் பேருந்துப் பணியைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையில் 1967-68-ல் ரூ. 33.40 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது; 1966-67-ல் ரூ. 62.27 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் கீழ்க்கண்ட காரணங்களால் விரயம் குறைந்து வருவாய் அதிகரித்தது.—

(அ) உலகத் தமிழ் மாநாட்டின் போதும் இந்திய உலக வர்த்தகப் பொருட்காட்சியின் போதும் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகரித்தது.

(ஆ) 1967-68-ன் பிற்பகுதியில் செயல்படுத்தப்பட்ட நாட்டுடைமை யாக்கிய மாவட்டப் பேருந்துப் போக்குவரத்து.

திங்கள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றிலிருந்து கிடைத்த வருவாய் 1967-68-ல் ரூ. 5,504 ; 1966-67-ல் ரூ. 4,965 கிடைத்தது. கூடுதலாக விடப்பட்ட பேருந்துகளினால் கூடுதல் வருவாய் கிடைத்ததென்பதில் ஐயமில்லை. சென்னை மாநகரில் பேருந்து நடத்துவதில் இடர்ப்பாடுகள் இருப்பினும் (கடந்த ஆண்டு ஆய்வுரையில் விவரிக்கப்பட்டது) கட்டண வீதங்களில் உயர்வு இல்லாதபோதிலும் இவ்வாறு வருவாய் கிடைத்தது. ஆனால், இன்னும் விரயம் ஏற்படுகிறது; இயங்கு செலவு உயர்ந்ததன் காரணமாகவே விரயம் அதிகரித்துள்ளது. இயங்கு செலவுக்கும் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்புக்கும் தொடர்பில்லை. விரயத்திற்கான காரணங்கள் வருமாறு :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்.)

- | | |
|---|-------|
| (அ) 1967-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற் கொண்டு தொழிலாளர்களுக்கும் அலுவலர்களுக்கும் அதிகரித்த அகவிலைப்படி வீதங்களை அளித்தலும் 1967-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற் கொண்டு நகர ஈட்டுப்படி அளித்தலும். | 12.37 |
| (ஆ) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வு. | 4.06 |
| (இ) மோட்டார் வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரி உயர்வு .. | 5.19 |
| மொத்தம் .. | 21.62 |

மாணவர்-பேருந்துத் தொழிலாளர் தகராறு காரணமாக 1968-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 25, 26-ம் தேதிகளில் போக்குவரத்துப் பணி நிறுத்தப்பட்டதனால் வருவாயில் குறிப்பிட்ட விரயம் ஏற்பட்டது இது ரூ. 7.50 லட்சம் ஆகும்.

1969 மார்ச் 24]

இத்துடன், தேய்மான வீதம் 20 சதவீதத்திலிருந்து 16 சதவீதத்திற்குக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது; 1967-68-ம் ஆண்டுக் கணக்கில் இந்த விவரம் கொடுக்கப்படவில்லை; இப்பொருள் பற்றிக் கணக்குத் துறைத் தலைவருடன் கடிதப் போக்குவரத்து நடைபெற்றுக் கொண்டுள்ளதே காரணமாகும். இவை எல்லாவற்றையும் கணக்கில் கொண்டால் விரயம் நீக்கப்படலாம்.

அரசுப் போக்குவரத்துப் பணி, கன்னியாகுமரி.—கன்னியாகுமரி அரசுப் போக்குவரத்துப் பணிக்கு 1967-68-ல் ரூ. 1.78 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது; முந்திய ஆண்டில் ரூ. 5 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டது. 1967-68-ல் விரயம் ஏற்பட்டதற்குக் கீழ்க்காணும் இனச் செலவுகளே காரணமாகும்; இதற்கும் பேருந்து எண்ணிக்கை அதிகரிப்பிற்கும் தொடர்பில்லை:—

(அ) 1967 நவம்பர் 1-ம் தேதி முதல் அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்த்தப்பட்டன.

(ஆ) மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்த்தப்பட்டது.

(இ) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய்ச் செலவு உயர்ந்தது.

பேருந்து ஒன்றுக்கு ஒரு திங்களுக்குக் கிடைக்கும் வருவாய் 1966-67-ல் ரூ. 5,779 ஆக இருந்தது; இது 1967-68-ல் ரூ. 6,277 அதிகரித்தது. ஒரு திங்களுக்கு ஒரு பேருந்துக்காகும் சராசரிச் செலவு 1966-67-ல் ரூ. 6,062 ஆக இருந்தது. இது 1967-68-ல் ரூ. 6,351 ஆக உயர்ந்தது.

2. நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்து—

1967-68-ல் கிடைத்த ஆதாயம் ரூ. 6.71 லட்சம்; முந்திய ஆண்டில் கிடைத்த ஆதாயம் ரூ. 4.64 லட்சம். மொத்த வருவாய் சுமார் ரூ. 29.53 லட்சம் ஆக உயர்ந்துள்ளது; செலவு சுமார் ரூ. 27.46 லட்சம் அதிகரித்துள்ளது. நிகர ஆதாயத் தொகையில் ரூ. 2.07 லட்சம் நிகர அதிகரிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. பேருந்து ஒன்றுக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு, 1966-67-ல் வருவாய் ரூ. 8,464 ஆக இருந்தது 1967-68-ல் ரூ. 9,065 ஆக உயர்ந்தது. ஒரு மைலுக்கு 6 காசு என்றிருந்த கட்டணம் 5 காசு ஆகக் குறைக்கப்பட்டதால் இந்த ஆண்டில் அதிக எண்ணிக்கையினர் பயணம் செய்ததன் விளைவாக வருவாயில் அதிகரிப்பு ஏற்பட்டது. ஒரு மாதத்திற்கு ஒரு பேருந்துக்காகும் செலவு 1966-67-ல் ரூ. 8,234 ஆக இருந்தது, 1967-68-ல் ரூ. 8,759 ஆக உயர்ந்தது. கீழ்க்கண்ட செலவினத்தினால் இது ஏற்பட்டது; பேருந்து எண்ணிக்கை அதிகரித்ததற்கும் இதற்கும் தொடர்பில்லை.—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்.)

(அ) 1967 நவம்பர் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு அகவிலைப்படி உயர்ந்ததும், 1967 அக்டோபர் 1-ம் தேதி முதல் நகர ஈட்டுப்படி அளித்ததும்	2.00
(ஆ) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்வு	1.10
(இ) மோட்டார் வண்டி வரியில் உயர்வு	1.70
மொத்தம்	4.80

[1969 மார்ச் 24]

3. தமிழ்நாடு பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்

(1) தேய்மான சேமநிதி—

பேருந்துகள் ஓடுவதின் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக, புதியன வற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேமநிதி ஒன்று உள்ளது. 1968-69-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளிவிவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை	5,65.33	
1968-69-ல் சேர்த்த தொகைகள்	1,89.80	
மொத்தம் ..	7,55.13	
1968-69-ல் இந்நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ..	57.75	
1969 மார்ச் 31-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	6,97.38	

துறையினருக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன.

(2) பயணிகள் வசதி நிதி—

தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் விரிவடைந்து கொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1969 ஏப்ரல் 1-ல் உள்ளவாறு நிதி இருப்புக் கீழே காட்டியுள்ள விவர அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருந்த இருப்பு	2.86	
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	0.20	
மொத்தம் ..	3.06	
1968-69-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை	..	
1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	3.06	

1969 மார்ச் 24]

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதிகளை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென, சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்குத் தனிச்சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயணிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்துக் கொள்கின்றன.

(3) வளர்ச்சி நிதி—

போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 22.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965 மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் இத் துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33½ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்படவேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில், அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33½ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டது.

1969 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்புக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு ..	25.96
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	1.82
மொத்தம் ..	27.78
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	27.78

(4) வீட்டு வசதி நிதி—

தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசாங்கம் 1962-63-ல் நிறுவியது. இத் துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்துகொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகைசெய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும் வீட்டு வசதிக்கான அதன் வேலைத் திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப் படுகின்றன.

1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	9.94
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	0.70
மொத்தம் ..	10.64
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது) ..	10.64

[1969 மார்ச் 24]

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம் பேட்டைக்கு அண்மையிலுள்ள நெயிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர்கோயில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் வாங்கி உள்ளது.

மாநில வீட்டு வசதி வாரியத்தின் குறைந்த வருமானமுடையோர் குடியிருப்புகள் மாதிரியை அடிப்படையாகக்கொண்டு குரோம்பேட்டையில் மூன்று அடுக்கு வகைக் குடியிருப்புகள் 5 தொகுதிகள் கட்டும் செயற்குறிப்பு ஒன்று உள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் பணியாற்றுவோரின் 90 குடும்பங்கள் இங்கு இடம்பெறும்; இதற்காகும் செலவு ரூ. 7.00 லட்சம் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

(5) விபத்துச் சேம நிதி—

இந்த நிதி 1951ம் ஆண்டு நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளில் செல்லுகையில் எதிர்பாரா வண்ணமாக ஏற்படும் விபத்துக்களின் வாயிலாக அவ்விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்துகொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியை வைத்து வருவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தமாக ரூபாய் 2,000 என்ற ஒரே மாதிரியான வீதம் அல்லது இதன் செலவுகளைச் செய்து பிறகு மேற்படி நிதியில் ரூபாய் 2 லட்சம் தொகை எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான தொகை, இவற்றில் எது குறைவாய் உள்ளதோ அத்தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட்டது.

பேருந்துகளை ஈட்டுறுதி செய்வது தொடர்பான விதிகளை, 1965-ல் இந்திய அரசு திருத்தியது. இந்த விதிகளின்படி ஆண்டு ஒன்றுக்கு வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 தொகை அளிக்கப்பட வேண்டும். இந்த நிதி 1968-69-ம் ஆண்டில் அமைக்கப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில், எதிர்பார்க்கும் செலவைச் சரிக்கட்ட உயர்ந்த அளவுத் தொகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1969ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரத்தில் காணலாம். —

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	0.55
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	3.04
மொத்தம்	3.59
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	3.00
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	0.59

(6) துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி—

1960 ஜூன் திங்களில் இந்த நிதி ஏற்படுத்த அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. ஊழியர்களின் ஈடச் சடங்குகளுக்காகும் செலவைச் சரிக்கட்டுவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். மேலும் பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியர்களின் உடனடியான செலவுக்குப் பணம் வழங்கவும், போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதரவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தினருக்குப் பணம் வழங்கவும் இந்த நிதியிலிருந்து தொகை பயன்படுத்தப்படுகிறது. முதற்கண இந்த நிதிக்கு ரூ. 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசாங்கம் முதலில் அனுமதித்த ரூ. 1,000 அளவிற்கு இந்த நிதியின் இருப்புத் தொகை இருக்கும்படி செய்வதற்கென ஆண்டுதோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1969 மார்ச் 24]

1969-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருக்கக் கூடிய இருப்புத் தொகையை கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரம் காட்டுகிறது :—

					(ரூபாய் எட்சத்தில்.)
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	..	..	..	..	0.01
1968-69-ல் சேர்த்த தொகை	..	..	..	..	0.04
மொத்தம்					0.05
1968-69-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..	..	..	..	0.04
1969 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)	..	..	..	..	0.01

4. பேருந்துப்பணியை நாட்டுடமையாக்குதல்

உலகப் போருக்குப் பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவது குறித்த மத்தியக் குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாகவும், அரசாங்கத்தினால் நர்வாகேகப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944, டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி, தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் பேருந்திடுந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்குக் கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக் கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக, 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை நகரில் உள்ள நகரப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடமை யாக்கப்பட்டது.

முதல் நெடுந்தொலைக் கருவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளை விடப் படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப் பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப் பட்டன. தற்போது, இம் மாநிலத்தின் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக நாட்டுடமை யாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கி, தமிழகப் போக்கு வரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஒட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண, கருவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்கு வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—(அவற் றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச் செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

[1969 மார்ச் 24]

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

மேற்சொன்ன கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித்தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்டு ஒன்றாந்தேதி முதல் அதில் போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அப்போது முதல், வழித்தடங்கள் பல, துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டு, துறையினர் பேருந்துகள் அவற்றில் ஓடுகின்றன.

இக் கொள்கையை யொட்டி, 1968-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதி வரையில் 234 போக்குவரத்துப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 1969-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதிக்குள் மேலும் 146 போக்குவரத்துப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும். அரசு வகுத்த கொள்கையை யொட்டி அவர்களின் அனுமதிச் சீட்டுக் காலம் முடிவடைந்ததும் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்கு முன்னர் அரசாங்கப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளை யொட்டி வரைவுத் திட்டங்கள் வெளியிடுகின்றது. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் 1968-ம் ஆண்டு 18-ஆவது தமிழ் நாட்டுச் சட்டத்தினை யொட்டி, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்களில் வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு ஒரு தடவையில் நான்கு மாதங்களுக்கு, தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குகின்றனர்.

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களில் சிலர், அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A (1) பிரிவின்கீழ் வேலைத் திட்டங்களை வெளியிடுவதற்குத் தொழில்—தொழிலாளர்—வீட்டுவசதித் துறையில் அரசுச் செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் செல்திறனையும் அலுவல் விதியைச் சேர்ந்த 23-A (2) பிரிவின்கீழ் அவ்வேலைத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவதற்கு உள்துறை அரசுச் செயலாளருக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் செல்திறனையும் மறுத்து சென்னை உயர் நீதிமன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தனர். தமிழ் நாடு நிறுவன அவசரச் சட்டமும் (அவசரச் சட்டம் 1/1968) மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டமும் (சட்டம் எண் 18/1968) செல்திறன் அற்றவையென்றும் வழக்குத் தொடரப்பட்டது. ஒரு வழக்கில் தனியார் பேருந்து முதலாளி ஒருவர் இந்திய உச்ச நீதிமன்றத்தின்முன் மனு ஒன்றைத் தாக்கல் செய்துள்ளார். இவ் வழக்கு விசாரணையிலிருந்து வருகிறது.

அலுவல் விதிகளைச் சேர்ந்த 23-A விதி செல்திறனுள்ளது என்றும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C, 68-D பிரிவுகளின்கீழ் முறையே தொழில்—தொழிலாளர்—வீட்டுவசதித் துறை, உள்துறை அரசுச் செயலாளர்களுக்குச் சட்டப்படிக்கான அதிகாரங்களைப் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டது சரியென்று உயர்நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. எனவே, இதுவரையில் அறிக்கையிடப்பட்டுள்ள வரைவுத் திட்டங்களைத் தீர்மானிக்கும் செல்திறனுள்ளவையென்று முடிவு செய்யப்பட்டது. மேலும் தமிழ் நாடு 1968-ம் ஆண்டு 1-வது அவசரச் சட்டமும், தமிழ் நாடு 1968-ம் ஆண்டு 18-வது திருத்தச் சட்டமும் செல்திறனுள்ளவையாகும் என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

இவ் வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்படும் வரையில் புதுப்பிப்பதற்கான விண்ணப்பங்களை உடனே மறுத்து விடாமல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்த விண்ணப்பங்களை வைத்துவர வேண்டி வருமென்றும், வரைவுத் திட்டங்கள் முடிவு செய்யப்படும் வரை இயன்ற வரையில் தாற்காலிக அனுமதிகளை வழங்க வேண்டுமென்றும் கருதப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

தனியார் துறை பேருந்துப் பணியாளர், அரசு அந்தந்த வழித் தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்தபோதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அவர்கள் விண்ணப்பம் செய்து கொள்வதன்மேல் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைப் பணியில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுவர். இப் பணியாளர் வேலை வாய்ப்பு நிலையத்தின்மூலம் விண்ணப்பம் செய்துகொள்ளத் தேவையில்லை.

5. நிறுவனம் செயல்படுத்தல்.

(i) பேருந்துப் போக்குவரத்து.—ஒரு போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் திறன் போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சத வீதத்தையும், சாலைகளில் போக்குவரத்துக்கு ஒட்டப்படும் பேருந்துகளின் சத வீதத்தையும் பொறுத்ததாகும். போக்குவரத்துக்காகவுள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, போக்குவரத்து இயக்கத்திறன் சத வீதம், சாலைகளில் ஒரே பேருந்துகளின் சத வீதம் ஆகியவை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை	போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
1967-68 (எதிர்பார்ப்பது)	1,517	1,302
1968-69 (எதிர்பார்ப்பது)	1,843	1,677

இயக்கத்திறன்.	சாலைகளில் ஒரே பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலைகளில் ஒட்டப்பட்டவற்றின் சத வீதம்.
(4)	(5)	(6)
86 ./. 91 ./. வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS	1,259 1,585	83 ./. 86 ./. வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

சாலைகளில் விடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளது என்பது மேலே கொடுத்துள்ள புள்ளி விவரங்களிலிருந்து தெரியவரும். உள்ள பேருந்துகளை முழுதும் பயன்படுத்திக் கொள்வதன் மூலம் அவ்வாறு செய்யப்பட்டது.

இந்த ஆண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவைகுறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளி விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	ஆண்டுத் தொடக்கத் தில் வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.		ஆண்டு முடிவில் மொத்தம்.
		பழையன வற்றிற்குப் பதிலாக.	புதியவை.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1967-68 ..	1,373	151	358	1,731
1968-69 ..	1,731	128	235	1,966

(எதிர்பார்ப்பது).

[1969 மார்ச் 24]

ஆண்டு.	ஏற்றிச் செல்லப்பட்ட பயணிகள் எண்ணிக்கை.	கட்டணம் வாங்கிய தூரம் (மைல் கணக்கில்). (Revenue Mileage.).	வசூல் (பயணச் சீட்டுகளின் விற்பனை).
	(6)	(7)	(8)
			ரூ.
1967-68	422,708,105	72,820,000	10,44,62,625
1968-69	335,634,648 (1968 டிசம்பர் வரையில்.)	69,830,147	10,26,87,763

1967-68-ல் சென்னை நகர, புற நகர், நீள்தொலைவு பேருந்துப் போக்கு வரத்துக்களில் நாளொன்றுக்கு ஒரு பேருந்து ஏற்றிச் சென்ற பயணிகளின் அன்றாட எண்ணிக்கை 920-ஆக இருந்தது. இது 1966-67-ல் 906-ஆக இருந்தது.

(ii) குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகள்.— குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு.	தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கென துறையினரின் பட்டறைகளில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1967-68	523
1968-69	362

தனியார் நிறுவனங்களில்
கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகள். மொத்தம்.

(3)	(4)
.....	523
.....	362

பட்டறைகளின் எஞ்சிய திறன் பிற துறைகட்கு வேண்டியவற்றைச் செய்யப் பயன்பட்டது.

(iii) பணியாளர்.—1967-68, 1968-69 ஆண்டுகளில் இது துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

	1967-68 (31-12-1967 அன்றிருந்த படி.)	1968-69 (31-12-1968 அன்றிருந்த படி.)
(1)	(2)	(3)
(a) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—		
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் ..	308	334
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நிகழ் வரை ஏனைய பணியாளர்கள்.	5,109	6,054
மொத்தம் ..	5,417	6,388

1969 மார்ச் 24]

(b) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—

(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்	623	708
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நீங்கலாக ஏனைய பணியாளர்கள்.	6,734	8,581

மொத்தம் ..	7,357	9,289
------------	-------	-------

ஆய்வு ஆண்டில் தொழில் நுட்பப் பணியாளர் எண்ணிக்கையில் 971 கூடுதலாகியது. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையில் 1932 கூடுதலாகியது.

6. சென்னை கிளையில் கூடுதல் பேருந்துப் பணிகளும், வழித்தடங்களும்

(அ) சென்னைக் கிளையில் கீழ்க்கண்ட புதிய வழித்தடங்கள் தொடங்கப் பட்டுள்ளன :—

நகர, புறநகர் வழித்தடங்கள்.		பேருந்துகள்.
(1) வழித்தடம் எண்	38-A மூலக்கடை—பாரிமுனை ..	2
(2) ஷே	48-B அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டை—வடபரம்பாக்கம்.	2
(3) ஷே	25-B திருவல்லிக்கேணி—அசோகநகர்.	4
(4) ஷே	12-E அசோகநகர்—மந்தைவெளி	4
(5) ஷே	12-F விவேகாநந்தர் இல்லம்—ரங்கராசபுரம்.	3
(6) ஷே	21-F சீதக்காதிநகர்—திருவான்மியூர்.	4
(7) ஷே	38-G பாரிமுனை—சீதக்காதிநகர்	1
(8) ஷே	12-G வடபழநி—திருவான்மியூர்	2
(9) ஷே	23-E மந்தைவெளி—நாங்கம்பாக்கம் ரயில் நிலையம்.	2
(10) ஷே	58-B தங்கசாலை—காரைநடை ..	2
(11) ஷே	51-F சைதாப்பேட்டை—வேளச்சேரி.	2

(ஆ) கீழ்க்காணும் வழித்தடங்களில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது :—

		அதிகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து எண்ணிக்கை.
(1) வழித்தடம் எண்	70-A பிராட்வே—பழுவந்தாண்டலம்.	1
(2) ஷே	எண் 23-A எழும்பூர்—இந்திராநகர் ..	2
(3) ஷே	எண் 64 நீதிமன்றம்—மாதவரம்பால் பண்ணை.	2
(4) ஷே	எண் 20 பாரிமுனை—வில்லிவாக்கம்	2

(இ) காலையிலும், மாலையிலும் மாணவர்களுக்கென தனி வண்டிகள் தொடர்ந்து விடப்பட்டன. முக்கிய சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள் முதலியவை சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட கூடுதல்

[1969 மார்ச் 24]

போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க தனி வண்டிகள் ஒப்ப்பட்டன. கூட்டம் அதிகமாயுள்ள வண்டி நிற்குமிடங்களில் பயணச் சீட்டுகள் கொடுக்க தனி பயணிகள் வழித்துணைவரைப் போடும் முறை தொடர்ந்து செயல்பட்டது.

(ஈ) பல்கலைக்கழகக் கட்டிடத்திற்கு எதிரே “ அண்ணா சதுக்கம் ” என்றழைக்கப்படும் இடத்திற்குப் புதிய போக்குவரத்து முனை தொடங்கப் பட்டுள்ளது ; இங்கு 38-H, 11-C, 27-C, 33-A, ஆகிய எண்ணுள்ள பேருந்துகள் வந்து சேர்கின்றன. மெரினா வழியாகச் செல்லும் மற்ற பேருந்துகளும் அண்ணா சதுக்கத்தில் நிற்கின்றன.

(உ) தற்போது 23 நெரிசல்நேரப் போக்குவரத்துக்கள் (தனிப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட) நகரில் பல்வேறு வழித்தடங்களில் செயல்படுகின்றன. 120 வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துக்கள் மூலம் உரிய ஆதாயம் கிட்டுவதாயில்லை. அத்துடன், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து அனைத்தும் தனிப் போக்குவரத்து அனைத்தும் உரிய ஆதாயம் அளிப்பனவாயில்லை. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டும், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கவும் உரிய ஆதாயம் தராத இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்படுகின்றன.

(ஊ) சென்னை மாநகரிலும், மாவட்டங்களிலும் இப்போது 1,207 பேருந்துப் பணிகள் இயக்கப்படுகின்றன ; நெரிசல் நேரப் பேருந்துப் பணிகள் உட்பட இப்போது 700 நகரப் பேருந்துப் பணிகளும், 52 மாநகர—வெளியூர்ப் பேருந்துப் பணிகளும், 455 வெளியூர், மாவட்டப் பேருந்துப் பணிகளும் இயக்கப்படுகின்றன.

7. கட்டணங்களை மாற்றியமைத்தல்

சென்னை மாநகரிலும், 15 மைல் அல்லது 24 கி. மீட்டர் சுற்றளவுக்குள் அமைந்த புறநகர்ப் பகுதிகளிலும் நடத்தும் பேருந்துப் பணிகளில், 1967 செப்டம்பர் 15-ம் தேதிக்கு முன்னர் கட்டண வீதம், தோராயமாக முதல் நிலை 2 கி. மீட்டர் தொலைவுக்கு 10 காசு வீதமும், தோராயமாக அடுத்த ஒவ்வொரு 2 கி. மீட்டர் தொலைவிற்கும் 4 காசு கூடுதலாகவும் வசூலிக்கப்பட்டது. சில்லறை கொடுப்பதில் பேருந்துப் பணியாளர்களுக்கும், பயணிகளுக்கும் ஏற்படும் இடர்ப்பாட்டைத் தவிர்க்கவும் இப் பேருந்துப் பணிகளில் நிள் தொலைவுப் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கும் பொருட்டும் இப்பணிகளுக்காகும் கட்டணங்கள் 1967 செப்டம்பர் 15-ம் தேதி முதல் கீழ்க்கண்டவாறு திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொலைவு.	1967 செப்டம்பர் 15-க்கு முன்பிருந்த கட்டணம்.		1967 செப்டம்பர் 15 முதல் பின்பற்றப் படும் கட்டணங்கள்.	
	காசு.		காசு.	
2 கி. மீட்டர்	..	..	10	10
4 கி. மீட்டர்	..	..	14	15
6 கி. மீட்டர்	..	..	18	20
8 கி. மீட்டர்	..	..	22	20
10 கி. மீட்டர்	..	..	26	25
12 கி. மீட்டர்	..	..	30	30
14 கி. மீட்டர்	..	..	34	35
16 கி. மீட்டர்	..	..	38	35
18 கி. மீட்டர்	..	..	42	40
20 கி. மீட்டர்	..	..	46	45
22 கி. மீட்டர்	..	..	50	45
24 கி. மீட்டர்	..	..	54	50

1969 மார்ச் 24]

1968 ஏப்ரல் 5-ம் தேதி முதல் இத்துறையின் புறநகர-மாவட்டப் பேருந்துப் பணிக் கட்டணங்கள் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருத்தியமைத்த கட்டண அமைப்பு கீழ்க்கண்டவாறாகும் :—

(அ) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவு அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு அப்பால் சென்னைக்கிடை இயக்குகின்ற புறநகர்ப் பேருந்துப் பணி—

- (i) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவுடைய சுற்றுப்பகுதிக்குள். மாநகரப் பேருந்துப் பணிகளிலுள்ளவை போன்ற அதே கட்டணங்கள்.
- (ii) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவிற்கு அப்பால் ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும். கூடுதலாக 2.5 காசு வசூலிக்கப்படும்.

இக் கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக விதிக்கப்படும்; 5 காசின் உயர்ந்த மடங்குகளுக்கு முழுமைத் தொகையாக அமைக்கப்படும்.

(ஆ) சென்னைக் கிளையின் மாவட்டப் போக்குவரத்துக்கள்.—இப் பேருந்துப் பணிகளில், குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் மட்டுமே நிற்கும் பேருந்துகள் உட்பட, 1968 ஏப்ரல் 5-ம் தேதி முதல் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 2.5 காசு வீதம் கட்டணங்கள் நிகராக வசூலிக்கப்படுகின்றன. அவ்வாறுகணக்கிடப்படும் கட்டணங்கள் 10 காசு என்னும் உயர் அளவிற்கு முழுமையாக்கப்படுகின்றன. இப் பேருந்துப் பணிகளில், குறைந்த கட்டணம் 20 காசு.

(ஈ) கன்னியாகுமரி கிளை.—நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்குள் ஓடப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளும் புறநகர்ப் பேருந்துகளும். இப் பேருந்துப்பணிகளில் சென்னை மாநகரக் கட்டண வீதம் பின் பற்றப்படுகிறது.

(உ) கன்னியாகுமரி கிளை.—நாகர்கோயிலிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்கு அப்பாற்பட்ட தொலைவுடைய வழித்தடங்களில் ஓடப்படும் புறநகரப் பேருந்துப் பணி.

நாகர்கோயிலிலிருந்து 10 கல் தொலைவுச் சென்னை மாநகரப்பேருந்துப் பணிகளில் உள்ள அதே கட்டண வீதம்.

நாகர் கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் தொலைவிற்கு அப்பால் ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும். கூடுதலாக 2.5 காசு.

கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக இருக்கும். இவை 5 காசின் உயர் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படும்.

(ஊ) கன்னியாகுமரி கிளை—வெளியூர், மாவட்ட, இடை மாநிலப் பேருந்துப் பணிகள்.—இப்போக்குவரத்துகளில் கட்டணம், கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 2.5 காசு. இக்கட்டணங்கள் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 20 காசு என்கிற கட்டணத்திற்கு உட்பட்டு 10 காசின் உயர் மடங்குகளாக முழுமையாக்கப்படும்.

8. விடுமுறை நாட்களில் சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள்.

இத் துறையினால் ஓடப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறை நாட்களாகப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படவேண்டுமென்று பொது மக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ம் தேதி முதற்கொண்டு விருப்பப் பயணச் சீட்டுகளைப் பயணிகளுக்கு வழங்குவதற்

[1969 மார்ச் 24]

கான திட்டமொன்றுக்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப்பயணச் சீட்டுகள் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டுகள் விடுமுறை நாட்களிலும், ஞாயிற்றுக்கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்கும் உரிய மதிப்பு ரூ. 1.50 என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1968-69-ல் இது நீடிக்கப்பட்டுள்ளது.

9. குருடர்களுக்கும், ஊனமுடையோருக்கும் சலுகை.

இத் துறையின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கு குருடர்களுக்கும், ஊனமுடையோருக்கும் அரசாங்கம் சலுகை வழங்கியுள்ளது. வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகை குறித்த விவரங்கள் வருமாறு :—

(அ) இத் துறையின் பேருந்துகளில் குருடர்களும், ஊனமுடையோரும் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவார்கள். இவர்களுக்குத் துணை வருவோருக்கு முழுக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும்.

(ஆ) தன் ஒரு காலேப் பயன்படுத்த இயலாத நிலையில் உள்ள முடவர்களுக்கும் சலுகை உண்டு.

(இ) குருடர் அல்லது ஊனமுடையோர் துணையின்றித் தாமே பயணம் செய்வார்களானால், அவருக்குத் துணை ஏதும் தேவையில்லை என்று கருதப்பட்டு, அவருக்குச் சலுகை ஏதும் வழங்கப்படமாட்டாது.

(ஈ) இப்பேருந்தின் மூலம் பயணம் செய்கின்ற குருடர் அல்லது ஊனமுடைய ஒருவர் சிகிச்சைப் பெற்று வருகிறார் என்று மருத்துவர் ஒருவரின் சான்றிதழைக் காண்பிக்கவேண்டும் அல்லது மருத்துவ மனைச் சீட்டைக் காண்பிக்க வேண்டும்.

(உ) இச்சலுகை நகரப் பேருந்துக்களில் மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

(ஊ) இச்சலுகை சிகிச்சை பெறும் காலத்திற்கு மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

10. நீள் தொலை பேருந்துப் போக்குவரத்து.

(அ) இவ்வாண்டில் பின்வரும் நீள் தொலைப் பேருந்து போக்குவரத்துக்கள் தொடங்கப்பட்டன.

(1) வழித்தடம்—503—சென்னை-திருச்சி—2 பேருந்துகள்.

(2) வழித்தடம்—505—ஏ—சென்னை-சேலம்—2 பேருந்துகள்

(3) வழித்தடம்—536—திருச்சி-தூத்துக்குடி—2 பேருந்துகள்.

(4) வழித்தடம்—557—சென்னை-கும்பகோணம்—2 பேருந்துகள்.

(ஆ) வழித்தடங்கள் 503-ம் 505-ஏ-ம் இரவுப் போக்குவரத்துகளாக இயக்கப்படுகின்றன.

(இ) வழித்தடம் 549—கோயம்புத்தூர்—சேலம் ரத்துசெய்யப்பட்டது. கோயம்புத்தூர்-இராமநாதபுரம் என்னும் புதிய வழித்திட்டம் 1968-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1ந் தேதியன்று இயக்கப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

(ஈ) நீள் தொலைப் பேருந்துகளின் மூலம் கிடைக்கிற வருவாயைப் பெருக்கும்பொருட்டு இப்பேருந்துகளில் 35 இருக்கைகளுக்குப் பதிலாக 39 இருக்கைகள் அமைத்திருக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கம் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இப்போது கட்டப்படும் நீள் தொலைப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் 39 இருக்கைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. பழைய வண்டிகளில் படிப்படியே இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39 ஆக உயர்த்தப்பட்டு வருகிறது.

(உ) இப்போது 58 நீள் தொலை வழித்தடங்களில் 150 சர்வசதிப் பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

11. கன்னியாகுமரிக் கிளையின் கூடுதல் பேருந்துகளும் வழித்தடங்களும்

(அ) கன்னியாகுமரிக் கிளையில் பின்வரும் புது வழித்தடங்கள். தொடங்கப்பட்டன :—

- (1) வழித்தடம்—மாணவர் தனிப் பேருந்து—குருச்சடைக் கல்லூரி தக்கலை—1 பேருந்து.
- (2) வழித்தடம்—மாணவர் தனிப் பேருந்து—நாகர்கோயில் கொளச்சல்—1 பேருந்து.
- (3) வழித்தடம்—30-A—தொடுவெட்டி—தெங்கப்பட்டினம் (வழி)—கரிங்கல்—1 பேருந்து.
- (4) வழித்தடம்—14-B—கொல்லங்கோடு—தொடுவெட்டி—1 பேருந்து.
- (5) வழித்தடம்—74—செங்கோட்டை—திருச்செந்தூர்—2 பேருந்துகள்.
- (6) வழித்தடம்—10H—நாகர்கோயில்—புத்துக்கடை—1 பேருந்து.
- (7) வழித்தடம்—13-J—நாகர்கோயில்—முத்துலூர்—1 பேருந்து.
- (8) வழித்தடம்—3-C—நாகர்கோயில்—கனகப்பாபுரம்—1 பேருந்து.

(ஆ) நான்கு வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துகளை அதிகப்டுத்துவதும் நீட்டிப்பதும் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

12. தொழில் நுட்ப மேம்பாடுகள்.

(அ) பணி மனைகள்—சென்னை மாநகரம்—

சென்னை மாநகரில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவு அதிகரித்தமையால் ரூ. 3.00 லட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் வட சென்னையில் (மாதவரம்) மேலும் ஒரு பணி மனை கட்டப்பட்டு வருகிறது.

(ஆ) பணி மனைகள்—வெளியூர்—

கீழ்க்காணும் இடங்களில் பணி மனைகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன :—

- (1) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள ராணித் தோட்டம்.
- (2) மதுரை.
- (3) பாளையங்கோட்டை.
- (4) உதகை.
- (5) பாபநாசம்.
- (6) திண்டுக்கல்.
- (7) வேலூர்.
- (8) தஞ்சாவூர்.
- (9) வந்தவாசி.
- (10) ஓசூர்.
- (11) கடலூர்.
- (12) கோயம்புத்தூர்.

[1969 மார்ச் 24]

தகுந்த நிலம் கிடைக்காமையால் கீழ்க் காணும் இடங்களில் பணிமனைகள் கட்டும் செயற்குறிப்புகள் செயல்படுத்தப்படாமல் உள்ளன :—

- (1) தருமபுரி.
- (2) பழநி.
- (3) திருவண்ணாமலை.
- (4) காஞ்சிபுரம்.
- (5) விருதுநகர்.

(இ) பேருந்து நிலையங்கள்.—மதுரையில் பேருந்து நிலையம் ஒன்று கட்டப்பட்டது ; 1968, ஜூலையில் இது செயல்படத் தொடங்கியது. நகராட்சியின் பேருந்து நிலையங்கள் உள்ள இடங்களில் அவற்றையே அரசுப் பேருந்துகளும் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாமென்று பொதுக்கொள்கையாக முடிவெடுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த முடிவு சிக்கன நடவடிக்கையாக மேற் கொள்ளப்பட்டுள்ளது ; நகராட்சிப் பணிகளையும் அரசாங்கப் பணிகளையும் ஒருங்கிணைக்கும் வகையில் இம் முடிவு எடுக்கப்பட்டது.

13. டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

(அ) சென்னையில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவு மூன்று முறை மாற்றங்களில் (Shifts) செயல்படுகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
ஆண்டு.	
1967-68	11,581
1968-69 (1968 டிசம்பர் 31 வரை)	11,438

(ஆ) நாகர்கோவிலில் உள்ள தொழிற்சாலை, புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களுக்கான தேவையைச் சரிக்கட்டவும் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவைக் குறைக்கவும் 1967 எப்ரல் ஒன்றும் தேதி முதல் மூன்று முறை மாற்றங்களில் செயல்படுகின்றது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
ஆண்டு.	
1967-68	4,211
1968-69 (1968 டிசம்பர் 31 வரை)	3,211

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், குழல் களும் (Tubes) டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

சென்ற ஆண்டைப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் நலன்கள் இத் துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன.

14. தொழிலாளர் கல்வித் திட்டம்.

நடப்பு ஆண்டில் பயிற்சியளிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்-ஆசிரியர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

1968-69 (1968 டிசம்பர் 31 வரையில்)	16
--	----

1969 மார்ச் 24]

நடப்பு ஆண்டில் பயிற்சி பெற்ற பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சி யாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1968-69

536

15. பயிற்சி.

(அ) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின் கீழ் பயிற்சியாளர் களுக்குப் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல் படுகிறது. இச் சட்டத்தின் கீழ் பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை, இந்த ஆண்டு ஆராயப்பட்டு கீழே குறிப்பிட்டவாறு எண்ணிக்கை குறிப்பிடப் பட்டது. திருத்தியமைத்த திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சிபெறும் காலம், இரண்டு ஆண்டுகளாகும் :—

பயிற்சியாளர்கள்
எண்ணிக்கை.

தொழில்		பயிற்சியாளர்கள் எண்ணிக்கை.				
		சென்னைக் கிளை.	அரசாங்கப் போக்கு வரத்து மத்தியப் பணிகளில்.	கன்னியாகுமரி பிரிவு.	மொத்தம்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி)		101	16	19	136	
உலோகம் பற்றவைப்பவர்		4	3	2	9	
கடைசல்காரர்		..	3	1	4	
பெஞ்சு பொருத்துநர்		..	..	1	1	
மொத்தம்		105	22	23	150	

பயிற்சியாளர்களுக்கு உதவித்தொகை கீழ்க்காணும் வீதங்களில் அளிக்கப் படுகிறது :—

சென்னை யில்.	அரசாங்கப் போக்கு வரத்து மத்தியப்பணிக் களரியில்.	கன்னியா குமரிக் கிளையில்.
--------------	---	---------------------------

(ரூபாய் மாதத்திற்கு.)

(i) பயிற்சியின் முதல் ஆண்டுக்கு.	70	60	60
(ii) பயிற்சியின் அடுத்த ஆண்டுக்கு.	80	70	70

இப் பயிற்சியில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் இயன்றவரை இத் துறையின் பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர். பயிற்சித் தொழில்களில், குறிப்பாக, கம்மியர் (மோட்டார் வண்டிகள்) தொழில்களில் பயிற்சி பெற்ற வர்களை நியமிப்பதில் இத் திட்டம் இத்துறைக்குப் பலனளிக்கிறது.

(ஆ) பொறியியல் பட்டம் பெற்றவர்களுக்கும் தகுதிப் பட்டயம் பெற்றவர் களுக்கும் இந்திய அரசின் பயிற்சி உதவிப் பணம் வழங்குவதற்கான திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப் படுகிறது.

[1969 மார்ச் 24]

(இ) தகுதிப் பட்டயப் பட்டதாரர்களுக்கு துறைப் பணிக்களரியில் சம்பளம் பெறும் பயிற்சி பெறுபவர்களாகப் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. நகரப் பணி மனைகளில் இத்துறை 40 பயிற்சியாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கிறது; அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் 24 பேருக்கும் கன்னியாகுமரி கிளையில் 30 பேருக்கும் ஒரே சமயத்தில் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது.

(ஈ) இத்துறையின் தொழிலாளர்களது மக்களுக்கும் அவர்களைச் சார்ந்து வாழ்வோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டுவருகிறது. ஓராண்டுக் காலப் பயிற்சியின்போது பயிற்சியாளர்களுக்கு, முதல் ஆறு திங்களுக்கு ரூ. 1 வீதத்தில் நாட்படியும் அடுத்த ஆறு திங்களுக்கு ரூ. 1.50 நாட்படியும் அளிக்கப்படுகிறது. பயிற்சியைத் திறம்பட முடித்த பின்னர், இத்துறையில் அவர்கள் வேலைக்கமர்த்தப்படுகின்றனர்.

16. தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் பணி நலங்கள்.

சென்ற ஆண்டு ஆய்வுரையில் விவரித்துள்ள நலன்கள் உட்படக் கீழ்க்காணும் நலன்களும் இந்த ஆண்டில் தொழிலாளர்களுக்கு நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளன.

(அ) இதுவரையில் இரவு முறை மாற்றுப் பணிகளில் ஈடுபட்ட தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மட்டுமே சில நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இரவு அலுவல் படி பெறத் தகுதியுடையவர்களாயிருந்தனர். 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 6-ம் தேதி முதற்கொண்டு கீழ்க்காணும் வீதங்களில் ராவல் பணிபுரிவோருக்கும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

வகை.

இரவு நேர
அலுவல் படி
ஒரு நாள்
இரவுக்கு.

ரூ.

(1) பாதுகாப்பு அதிகாரி	1.05
(2) பணியாளர் மேற்பார்வையாளர்	0.45
(3) காவலாளி	0.40

(ஆ) குரோம்பேட்டை, அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியிலுள்ள சில தொழிலாளர்களுக்குச் சென்னை மாநகரத்திற்கும் குரோம்பேட்டை பணிக்களரிக்கும் இடையே பயணம் செய்ய ரயில்வே சீசன் டிக்கட் கட்டளைத்திற்கு ஈடாகத் தொழிலாளர் ஒருவருக்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூ. 7 என்னும் உயர் அளவிற்கு உட்பட்டு படி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இவர்கள், சென்னையிலுள்ள அரசாங்க “ஆட்டோமொபைல்” பணிக்களரியில் முன்னர் பணியாற்றிக் குரோம்பேட்டைக்கு மாற்றப்பட்டவர்களாவர். ரயில்வே கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டதன் விளைவாக உயர் அளவு திங்கள் ஒன்றுக்கு 1967-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 1-ம் நாள் முதல் ரூ. 7-லிருந்து ரூ. 7.70 ஆக உயர்த்தப்பட்டது.

(இ) டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்குப் பொருந்தும் ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியத் திட்டம், திருத்தியமைக்கப்பட்டது; உபவொரு நாளும் ஒவ்வொரு முறைமாற்றுப் பணியிலும் எவ்வளவு யார்ப்புகள் செயல்படுகின்றன என்னும் அடிப்படையில் உற்பத்தித்திறன் குறிப்பிடப்பட்டது. பூரிப்பூதிய ஆண்டான 1966-67 முதல் (1966 அக்டோபர் முதல் 1967- செப்டம்பர் வரையில்) இத் திருத்தியமைத்த திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. கூடுதல் பூரிப்பூதியமாகத் தொழிலாளர்களுக்கு தோராயமாக ரூ. 500 அளிக்கப்பட்டது.

1969 மார்ச் 24]

(ஈ) (i) மைகோ, பெங்கலூர்,
(ii) டெல்கோ, ஜாம்ஷெட்பூர்;
(iii) அசோக் லேலண்ட், எண்ணூர், ஆகிய இடங்களில் சிறப்புப் பயிற்சிபெற தொழிலாளர்கள் அனுப்பப்பட்டனர்.

(உ) பூரிப்பூதிய ஆண்டாகிய 1967-68-க்கு (1967, அக்டோபர் முதல் 1968, செப்டம்பர் வரையில்) குரோம்பேட்டை, அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்கும் சலுகையாக ஊக்கப்பூரிப்பு ஊதியத் திட்டமும் வருகைப் பூரிப்பூதிய திட்டமும் தனியே பிரிக்கப்பட்டது.

(ஊ) இதுவரையில் வெளியூர்களிலுள்ள தொழிலாளர்களின் சம்பளமும் படிக்களம் தலைமையிட அலுவலகத்திலிருந்து பெறப்பட்டு வந்தன; மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களுக்கு வழங்கப்படுவதற்கு அனுப்பப்பட்டுவந்தன. இம் முறையினால் கால தாமதம் ஏற்பட்டுவந்தது; இதன் காரணமாக, வெளியூர்களிலுள்ள தொழிலாளர்கள் ஒவ்வொரு மாதமும் 7-ம் தேதியிலிருந்து 10-ம் தேதிக்குள் அவர்கள் சம்பளத்தைப் பெற்றுவந்தார்கள். இதனால் போக்குவரத்தில் ரசீதுப் பட்டிகளும் தவறிவிட ஏதுவாயின. இதன் காரணமாக வெளியூர்களிலிருந்து துணைப்பட்டிகள் சம்பளத்திற்காகத் தயாரித்துச் சென்னைக்கு அனுப்பப்பட்டு வந்தன. 1968, ஆகஸ்டு 1-ம் தேதி முதல் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பணிமனைகளின் மேற்பார்வையாளர்கள், கருவூலத்தில் கணக்குத் தொடர்பு வைத்துக்கொண்டு, உள்ளூர்க் கருவூலத்திலிருந்து தொழிலாளர்களின் சம்பளத் தொகையை அளிக்கத் தேவையான பணத்தைப் பெற்றுக்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். இந்த முறை தொழிலாளர்களின் சம்பளக் கேட்பைத் தீர்ப்பதில் ஏற்படும் கால தாமதத்தைப் பெருமளவு குறைத்து துறையின் திறமையையும் மேம்படுத்த உதவியது.

17. நலப் பணிகள்.

(1) மருத்துவ உதவி.—ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைக்கும் அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியிலுள்ள பணிக்களரிக்கும் கன்னியா குமரி பிரிவிற்சும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும் சிகிச்சைக்குப் பணியாளர்கள் விலைக்குவாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசாங்கம் ஈடு செய்கிறது. இத் துறையுடன் குடும்ப நலத் திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப் பட்டுள்ளது.

(2) வீட்டு வசதி.—குரோம்பேட்டையில் 90 குடும்பங்கள் வசிப்பதற்கு வீடுகள் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இத்திறைப் பணியாளர்களுக்கு, குறைந்த செலவில் வீடுகள் கட்டும் திட்டத்தின்கீழ் 188 குடியிருப்புகள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(3) கருணை உதவி.—அளிக்கப்படும் நலன் 3 (6) பாராவில் விளக்கப் பட்டுள்ளது. இத்துடன் அபராத நிதியும், காயமடையும் தொழிலாளருக்கு ரூ. 791 வரையில் நிதியுதவி அளிக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டது. 3 விபத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு ரூ. 1,140 அளிக்கப்பட்டது.

(4) பொழுதுபோக்கு வசதிகள்.—முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுது போக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசாங்கம் ரூ. 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 23-ம் தேதி ஒரு நூல்நிலையம் திறக்கப்பட்டுள்ளது.

(5) நியாய விலைக்கடை.—1964-ம் ஆண்டு மே மாதம் 1ந் தேதி முதல் இக்கடை செயல்பட்டு வருகிறது. கட்டுப்பாட்டுப் பொருள்கள் அனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது நியாய விலைக்கடையில் 1,900 உறுப்பினர்கள் சேர்ந்துள்ளனர்,

[1969 மார்ச் 24]

18. பொதுத் தொடர்புப்பணிகள்.

(1) 1968-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 31-ந் தேதி வரையில் நீள் தொலைவுப் போக்குவரத்திற்கு இருக்கை ஒதுக்கம் செய்யப்பட்ட பயணச் சீட்டுகள் தொடர்பாகத் திருப்பிச் செலுத்தப்படும் தொகை தலைமையிட அலுவலகத்தில் மட்டும் திருப்பிச் செலுத்தப்பட்டது. இதனால் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கு பெருமளவு இடர்பாடும் பணம் பெறுவதில் காலதாமதமும் ஏற்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 1-ந் தேதி முதல் இத் தொகையை அப்பயணச் சீட்டுகள் வாங்கப்பட்ட இடத்தில் அங்கு வசூலான தொகையிலிருந்து அளிக்க உத்தரவிடப் பட்டது. இதனால் பயணிகள் தங்கள் தொகையைத் திருப்பிப் பெற்றுக் கொள்ள வசதி ஏற்பட்டது. இதனால் இத்துறைக்கும் பொதுமக்களுக்கும் உள்ள தொடர்பு பெருமளவில் மேம்பட்டது.

(2) பொதுமக்களிடமிருந்து வரும் முறையீடுகளும், குறைகளும் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுகின்றன. காலம் மாற்றுதல், வழித்தடங்களை நீட்டித்தல், வழித்தடங்களை மாற்றுதல் ஆகிய பணிகள் பயணம் செய்வோரின் வசதிக் கேற்பத் தகுந்தவாறு செய்யப்படுகின்றன.

(3) இழந்த பொருள் பிரிவிற்குப் பயணிகளின் 2,106 பொருள்கள் வந்துசேர்ந்தன. அவற்றில் 517 பொருள்கள் அவற்றை இழந்த வரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புகளை மக்களுக்கு அறிவிக்க 80 செய்திக் குறிப்புகள் இத் துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(5) 1968-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 23-ந் தேதியில் துறைமுகம் என்ற பெயரை சீதக்காதி நகர் என்று மாற்ற விழா ஒன்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 1968-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ந் தேதியில் அப்போது பொதுப்பணி அமைச்சராய் இருந்த திரு. மு. கருணாநிதி அவர்களால் மதுரையில் புதிய பேருந்து நிலையம் ஒன்று திறக்கப்பட்டது.

(6) ஏற்புபெற்ற அரசு மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெற பேருந்தில் பயணம் செய்ய குருடர்களுக்கும், உடல் ஊனம் உடையவர்களுக்கும் இத்துறை, பேருந்து சீட்டுகள் அளித்து வருகிறது.

19. மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

1955-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 15-ந் தேதி முதல் செயல்படும் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம், இம் மாநிலத்தில் பொதுப் பணித் துறை நீங்கலாக அரசின் பல துறைகளைச் சேர்ந்த மோட்டார் வண்டிகளைச் செப்பணிடுதல், பேணுதல் பணியைச் செய்ய அமைந்ததாகும்.

அரசின் பல துறைகளின் மோட்டார் வண்டிகள் திறம்படவும் சிக்கன முறையிலும் பேணப்படுவதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம் சீரமைக்கப்பட வேண்டும் என்று 1966-ல் கருதப்பட்டது.

அரசின் பல துறைகளால் நிர்வகிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, அரசப்பணிகள் விரிவடையும் காரணத்தால் படிப்படியாக அதிகரித்து வந்துள்ளன ; அதிகரித்து வரும் இந்த வண்டிகளைப் பேணும் பணியை மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தினால் கவனிக்க முடியவில்லை.

வண்டிகளைச் சிக்கனமாகவும் திறம்படப் பேணவும் பாதுகாக்கவது தனியார் பணிக்களரிகளை நம்பும் அவசியத்தை இயன்ற அகவு தவிர்க்கவும், கீழே குறிப்பிட்ட மூன்று நிலைகளில் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தின் முழு அமைப்பையும் சீரமைப்பதற்கு உரிவான செயற்குறிப்புகள் அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டன.

1969 மார்ச் 24]

முதல் நிலை.—கூடுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல் ; எல்லாப் பணிகளாக இருக்கும் போதுமான கருவிகளையும் துணைக் கருவிகளையும் வழங்குதல். உதிரிப் பாகங்களின் இருப்பை ஏற்படுத்த மத்தியக் கொள்முதல், சேமித்தல் பிரிவை உருவாக்குதல்.

இரண்டாம் நிலை.—சென்னை மத்தியப் பணிக்களரிக்காகப் புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதல்; மதுரை, சேலம், தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பணிக்களரிகளுக்கான கட்டிடங்களை மேம்படுத்துதல்.

மூன்றாம் நிலை.—கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் இரண்டு பணிக்களரிகளை ஏற்படுத்துதல்.

சீரமைப்புத் திட்டத்தின் முதல்நிலை ஏறத்தாழ 1967-ல் முழுவதும் நிறைவேற்றப்பட்டது. அனுமதிக்கப்பட்ட பல தொழில் நுட்பப் பதவிகளில் அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர்; மிகையான கருவிகளும் துணைக் கருவிகளும் வாங்கப்பட்டு எல்லாப் பணிக்களரிகளுக்கும் வழங்கப் பட்டன. சீரமைத்துச் செப்பனிடப்பட்ட வண்டிகளைக் கணக்கிட்டே மகல் நிலை செயல்படுத்தப்பட்ட பங்களினை அறிந்தகொள்ள முடியும்.

மத்தியக் கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவு, 1966-ல் அமைக்கப்பட்டது. அரிய இணைப்புக் கருவிகளும் விரைந்து செலுத்தும் பாகங்களும் தயாரிப்பாளர்களிடமிருந்தும் மொத்த வணிகர்களிடமிருந்தும் மொத்த அளவில் வாங்கப்பட்டு வருகின்றன. மத்திய பணிக்களரிக்கு வேளச்சேரியில் சிறந்த கட்டிடம் ஒன்றைக் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது; இங்கு ஏற்கெனவே தகுந்த இடம் ஒன்று கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சேலத்தில் புதிய கட்டிடங்கள் ஏற்கெனவே கட்டப்பட்டுள்ளன; நீர் வழங்கும் இணைப்பும் மின்சார இணைப்பும் இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை. இதுபோன்றே மதுரையிலும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்கெனவே கையகப் படுத்திய புதிய இடத்தில் சிறந்த பணிக்களரி ஒன்றைக் கட்டத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. தஞ்சாவூரில், தற்போதுள்ள இடத்தில் கூடுதல் கட்டிடம் கட்டப்படும்.

மூன்றாவது நிலையை நிறைவேற்றுவதற்கு ரூ. 26 லட்சம் நிதி உதவி தேவைப்படுகிறது; இரண்டாவது நிலை முற்றிலும் நிறைவேற்றப்பட்டதும் இது மேற்கொள்ளப்படும். இவ்வாறு இந்த மூன்று சீரமைப்பு நிலைகளும் முடிவுற்றதும், அரசின் எல்லாத் துறைகளையும் சேர்ந்த வண்டிகளைச் சிறந்த அளவில் சிக்கனமாகவும் திறம்படவும் செப்பனிட முடியுமென்றும் தனியார் பணிக்களரிகளை நம்பியுள்ள நிலை பெருமளவு தவிர்க்க முடியுமென்றும் கருதப்படுகிறது. 1968 டிசம்பர் திங்களில் கார் செப்பனிடும் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் காரங்களையும், தலைமைச் செயலகம், அரசாங்க விருந்தினர் மாளிகை ஆகியவற்றின் காரங்களையும் செப்பனிடுவது இதன் பணியாகும். கார்களைச் செப்பனிட வதற்காக பணியாளர்களின் ஒரு பிரிவினர், நியமிக்கப்பட்டு, இவர்கள் இப்போது அப் பணிகளை நிறைவேற்றி வருகின்றனர். இதனால் அரசாங்கத் திற்கு ஓரளவு சேமிப்பு ஏற்படுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

20. பொது.

(1) சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இருவரும் இத்துறையின் அதிகாரிகளும் அடங்கிய குழு ஒன்றை, இத்துறையின் உதவாத வண்டிகளைச் சரியாக மதிப்பிட்டு, எலம் விடுவதற்காக அரசாங்கம் அமைத்தது. இக்குழு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒருமுறை கூடுகிறது; உதவாதவையாக ஒதுக்கப்பட்ட வண்டிகளைப் பார்வையிடுகிறது; அந்த வண்டிகள் எலம் விடப்படும்போது இக்குழு நேரில் கண்காணிக்கின்றது.

(2) பேருந்துகளில் விளம்பரம் வெளியிடுவது 1968-69-ஆம் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதில் 1968-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ந் தேதி வரையில் ரூ. 1.31 லட்சம் வருவாய் கிடைத்தது. சென்னைக் கிளையில் 1967-68-ல் ரூ. 1.20 லட்சமே பெறப்பட்டது என்பது குறிப்பிடத் தக்கது.

[1969 மார்ச் 24]

(3) விளம்பரங்களை வெளியிடுவதன் மூலம் வருவாயைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடன், இந்த ஆண்டில் பொதுமக்கள் தொடர்பு-விளம்பர அதிகாரி ஒருவரை அரசு நியமித்துள்ளது.

(4) கடந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட விவாதத்தில் அப்போதைய மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் (தற்போது முத அமைச்சர் அவர்கள்) அளித்த உறுதி மொழியையொட்டி உயர் அதிகாரக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அதன் ஆய்வு வரம்பு கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

(i) விரயத்தைத் தவிர்க்கவும் இத்துறை செய்த முதலீடுகளைப் பொறுத்து இத்துறை செயல்படுவதை மேம்படுத்தவும் வழி வகை காணுதல் ;

(ii) இத்துறையின் தொழிலாளர்களின் தற்போதைய சம்பளத்தையும் முன்னேற்ற வாய்ப்புகளையும் அவர்களுக்கு வசதியளிக்கும் நிலைகளையும் ஆராய்தலும் அவற்றைச் செயல்படுத்தும் வழி, வகைகளைக் கூறுதலும்.

1969-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதிக்கு முன்னர் அதன் அறிக்கையை அளிக்குமாறு இக்குழு கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது ; இக்குழுவின் அறிக்கையை அரசு ஆய்ந்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கும். இத்துறைக்கு விரயம் ஏற்படுத்தும் சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தின் வருவாயை அதிகரிப்பது பற்றி இத்துறை தொடர்ந்து கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

1967, டிசம்பர் முதற்கொண்டு சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தில் பல மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. கூடுதல்களும் குறைப்புகளும் நீட்டிப்பும் மாற்று ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டுள்ளன. 1967, டிசம்பரில் உள்ளவாறு மாநகரப் போக்குவரத்தின் 80 சதவீதம் ஆதாரமற்றதாக உள்ளது. கிடைத்துள்ள புள்ளி விவரங்களின்படி பல வழித்தடங்களின் வசூல் தொகையை அதிகரிக்க பல மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. குறைந்த வருவாய் கிடைக்கும் வழித்தடங்கள், மேம்பாட்டிற்காக அடிக்கடி மாற்றத்துக்கு உட்பட்டு வருகின்றன.

சென்னை மாநகர-வெளியூர்ப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட மாநகரில் 751 பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. 1967- ஜூன் திங்களில் 61 நெருக்கடி நேரப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டிருக்க இப்போது 10 நெருக்கடி நேரப் பேருந்துகள் மட்டுமே இயக்கப்படுகின்றனவென்று குறிப்பிடத்தக்கதாகும். காலையில் ஒன்றும் மாலைவில் ஒன்றுமாக இரண்டு சிறு தொலைவுப் போக்குவரத்துக்களை அதாவது மாணவர் சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. மாணவர் சிறப்புப் பேருந்துகள் விடப்படும் முன்னரும் பின்பும் விரும் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு சூழ்நிலைக்கேற்ப நான்கு மணி நேர அல்லது எட்டு மணி நேர பணி அட்டவணை கொடுக்கப்படுகிறது. இப்போக்குவரத்துகள் சிக்கனமற்றவை என்றும் ஆதாயமற்றவை என்றும் கருதப்பட்டது. எனவே, இப்போக்குவரத்துகள் ஆதாயமுள்ளதாக மட்டுமன்றி, குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் வகையில் இந்த சிறு தொலைவுப் போக்குவரத்துகள் குறித்து ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு பணி அட்டவணை வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நடைமுறையில் முறையான வழித்தடப் போக்குவரத்துக்களுடன் மாணவர் சிறப்புப் போக்குவரத்துக்கள் சிலவற்றையும் இயக்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. சிறு தொலைவுப் போக்குவரத்துகள் சில, 2 முறை மாற்றுகளில் முழு நான் போக்குவரத்தாக அதாவது 16 மணி நேரம் இயக்கப்படும் வகையில் மாற்றப்பட்டுள்ளன.

ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் வசூலாகும் தொகையை அதிகரிக்க ஒரு வழித்தடத்தின் பேருந்துகளை, நெரிசல் இல்லாத நேரங்களில் மற்றொரு வழித்தடத்திலோ அல்லது அவ்வழித்தடத்தின் பகுதியிலோ இயக்குவது மற்றொரு நடவடிக்கையாகும். 11-பி, 11-சி வழித்தடங்கள் இதற்கு எடுத்துக்காட்டாகும். நெரிசல் இல்லாத நேரத்தில்

1969 மார்ச் 24]

11-சி வழித்தட வண்டிகள், 12-பி வழித்தடத்திலும், 11-பி வழித்தட வண்டிகள், 29-பி வழித்தடத்திலும் இயக்கப்படுகின்றன. சில வழித்தடங்களில் ஆதாயமற்றுக் போக்குவரத்தை நடத்துவதும் நெரிசல் இல்லாத நேரங்களில் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது.

கட்டண வசூலை அதிகரிக்கும் பொருட்டு வழித்தடங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளன. வழித்தடங்களை மாற்றியமைத்ததிலும் பேருந்துகளை மாற்றி வழங்குதலும் கீழ்காணும் இரு நோக்கங்களுக்காகச் செய்யப்பட்டுள்ளன.

(1) வசூலை அதிகப்படுத்தல்

(2) அண்மைக் காலத்தில் எழுந்துள்ள புதிய குடியிருப்புகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்துதல்.

வசூலை அதிகப்படுத்தவும் ஆதாயமற்றப் போக்குவரத்தைத் தவிர்க்கவும் இத்துறை முனைப்பாக முயற்சிகள் மேற்கொண்டபோதிலும் ஆதாயமற்ற முறையில் இயங்குவதற்குப் பலகாரணங்கள் உள்ளன. குறிப்பிட்ட இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் வேண்டுமென்றும் வசதிகள் வேண்டுமென்றும் ஒரு சில தொகுதி மக்கள் குரல் எழுப்பியதன் காரணமாக ஆதாயம் தரத்தக்க வழித்தடங்களில் பேருந்துப் பணியை நீட்டிக்க இயலாததாகிவிட்டது.

ஒரே சமயத்தில் பேருந்துகள் பல ஒன்றாகச் சேர்ந்து ஒன்றன்பின் ஒன்றாக, வருவது, போக்குவரத்துத்துறை ஆதாயமற்ற முறையில் இயக்கப் படுவதற்குக் காரணமென்று காணப்பட்டது. பேருந்துகள் இவ்வாறு ஒன்றன்பின் ஒன்றாக வருவதற்குக் காரணங்களாவன:—

(அ) இருப்புப் பாதை-சாலைக் கடவு போன்ற போக்குவரத்து தடைகள், சாலைச் சீரமைப்புப் பணிகளினால் பேருந்து மாற்று வழி செல்லுதல்.

(ஆ) குறிப்பிட்ட ஒரு பகுதியில் பல வழித்தடங்கள் அமைந்திருத்தலும் ஒவ்வொரு வழித்தடத்திற்கும் தனித்தனி இடைவெளி நேரம் இருத்தலும்.

இரண்டாவது குறிப்பிடப்பட்ட காரணம் பற்றி ஆராய்ந்து அதைப் போக்கும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது, முதற் காரணம், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டில் அடங்காது.

மாநகரப் போக்குவரத்தில் காணப்பட்ட மற்றொரு குறை யாதெனில், வழித்தடங்களின் சில பகுதிகளில்மட்டும் பயணிகள் அதிக அளவு பயணம் செய்கின்றனர் என்பதும் புறப்படுமிடத்திலிருந்து பேருந்து சேர்விடம் வரையில் அவ்வாறு இருப்பதில்லையென்றும் அறியப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய பகுதிகளில் அதிக அளவுப் பேருந்துகளை விடுவதன் மூலம் மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கலாம்.

மேலே சொல்லப்பட்டதிலிருந்து, மாநகரப் போக்குவரத்தைப்பொறுத்த வரையில் வசூலை அதிகரிக்கவும் ஆதாயமற்ற முறையில் இயக்கப்படுவதைக்குறைக்கவும் எல்லா முயற்சிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளனமென அறியப்படும், அதே சமயத்தில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவிற்கு இருக்கும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை அதிகரித்தும் அண்மைக் காலத்தில் எழுந்த புதிய குடியிருப்பிடங்களுக்குப் பேருந்துத் தொடர்பு ஏற்படுத்தியும் ஆவன செய்யப்பட்டுள்ளமையும் அறியப்படும். வாடகைக் காரர்கள் பொதுமக்களால் பயன்படுத்தப்படுவது குறைந்துள்ளது என்றும் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையினால் தங்கள் தொழில் அச்சுறுத்தப்படுவதாகவும் வாடகைக்கார் ஒட்டுபவர்கள் கருதுவது பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியின் சிறப்பு நிர்வாகத்துக்குச் சான்றாகும். இப்போது, வழித்தடங்கள் சிலவற்றிலிருந்து ஆதாயம் கிடைக்காத போதிலும் மாநகரின் மூலை முடுக்குகளில் எல்லாம் தமிழ் நாடு அரசாங்கப்

[1969 மார்ச் 24]

பேருந்துகள் செல்கின்றன ; முக்கியச் சாலை வழிமட்டும் அவைகள் செல்வதில்லை. பொதுமக்களுக்குப் பயன்தரும் நிறுவனம் என்ற முறையிலும் பொது வணிக நிறுவனம் என்ற முறையிலும் இத்துறை செவ்விடி முறையில் பணியாற்றி வருகின்றது.

புள்ளி விவர அறிக்கை I.

பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கையும்.

ஆண்டு.	ஆண்டு இறுதியில் இருந்த பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.		ஆண்டில் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	
	(1)	(2)	(3)	
1959-60		561	386	
1960-61		695	537	
1961-62		770	569	
1962-63		814	629	
1963-64		950	690	
1964-65		1,076	789	
1965-66		1,256	937	
1966-67		1,373	1,069	
1967-68		1,731	1,259	
1968-69 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை).		1,966	1,585	

புள்ளி விவர அறிக்கை II.

ஆண்டொன்றில் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக, புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையையும் காட்டும் புள்ளி விவர அறிக்கை.

ஆண்டு.	பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.		அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.		மொத்தம்.
	(1)	(2)	(3)	(4)	

1959-60	.. .. .	114	10	124
1960-61	.. .. .	35	134	169
1961-62	.. .. .	11	75	86
1962-63	.. .. .	130	44	174
1963-64	.. .. .	43	136	179
1964-65	.. .. .	137	126	263
1965-66	.. .. .	113	180	293
1966-67	.. .. .	105	117	222
1967-68	.. .. .	151	358	509
1968-69 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை).	.. .. .	128	235	363

1969 மார்ச் 24]

புள்ளி விவர அறிக்கை III.

1959-60-ம் ஆண்டிலிருந்து 1968-69-ம் ஆண்டு வரை கிடைத்த வருவாய் ஏற்பட்ட செலவு, நிகர வருவாய், ஆதாயம் ஆகியவற்றின் விவரம்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	ஏற்பட்ட செலவு.	நிகர வருவாய்.	நிதி-நிகர ஆதாயம்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)					
1959-60	266.53	201.70	64.83	37.73	27.10
1960-61	316.27	239.67	76.60	61.37	15.23
1961-62	391.65	297.21	94.44	75.81	18.63
1962-63	468.96	378.72	90.24	77.82	12.42
1963-64	550.83	487.10	63.73	91.82(—)	28.09
1964-65	675.82	589.43	86.39	104.63 (—)	18.24
1965-66	839.27	740.67	98.60	112.99 (—)	14.39
1966-67	968.15	896.55	71.60	132.60 (—)	61.00
1967-68	1,223.81	1,087.99	135.82	159.07 (—)	23.25
1968-69 (எதிர் பார்க்கப்படுபவை).	1,544.71	1,350.60	194.11	189.90 (+)	4.31

புள்ளி விவர அறிக்கை IV.

நேர்முகச் செலவையும் மறைமுகச் செலவையும் காட்டும் விவர அறிக்கை, தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை.

பாகம் I.

செலவின் விவரம்.	1967-68 (கணக்குகள்).	1968-69 (எதிர் பார்க்கப் படுபவை).
(1)	(2)	(3)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)		

A. I. நேர்முகச் செலவு—

(1) போக்குவரத்துப் பணியாளர், தொழில் நுட்பப் பணியாளர் ஆகியோருக்குக் கொடுக்கப்படும் ஊதியம்.	240.21	310.10
(2) எரிபொருள்	236.70	286.85
(3) பயர்களும், பூபுகளும்	42.43	68.00
(4) உதிரி பாகங்களும், துணைப்பகுதிகளும் ..	111.81	94.28
(5) பழுது பார்த்தலும், செப்பணிதலும் ..	16.11	70.00
(6) மோட்டார் வண்டி வரியும், மேல் வரியும்.	179.90	238.50
(7) அதிகாரிகள், பணியாளர்கள் சம்பளம்	27.41	33.48
(8) வாடகை, வீதங்கள், வரிகள், உடை, ஏனைய சில்லறைச் செலவுகள்.	35.25	37.92

[1969 மார்ச் 24]

பாகம்—I தொடர்ச்சி.

செலவின் விவரம்.

1967-68
(கணக்குகள்).1968-69
(எதிர்
பார்க்கப்
படுபவை).
(3)

(1)

(2)

A. I. நேர்முகச் செலவு—தொடர்ச்சி.

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

9. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப்பணிக்களரில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	73.75	73.63
10. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	31.42	33.07
மொத்தம்—நேர்முகச் செலவுகள் ..	994.99	1,245.83

B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் நேர்முகச் செலவு—

ரூ. காசு. ரூ. காசு.

1. சென்னைக் கிளை	1.22	1.19
2. கன்னியாகுமரி கிளை	1.17	1.14
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	1.26	1.24

II. A. மறைமுகச் செலவு—

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

1. விடுப்பு மூலம் ஒய்வுதியமும்	20.78	23.34
2. தணிக்கைக் கட்டணம்	0.98	1.05
3. மூலதனத்தின் மீது வட்டி	59.87	69.40
4. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப்பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	7.94	7.73
5. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	3.43	3.25
மொத்தம்—மறைமுகச் செலவு ..	93.00	104.77

ரூ. காசு.

ரூ. காசு.

B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் மறைமுகச் செலவு—

1. சென்னைக்கிளை	0.13	0.12
2. கன்னியாகுமரிக்கிளை	0.06	0.06
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	0.09	0.08

1969 மார்ச் 24]

பாகம் II.

செலவின் விவரம்.	(1)	1967-68	1968-69
		(கணக்குகள்).	(எதிர் பார்க்கப் படுபவை).
		(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் நேர் முகச் செலவுகள்.		889.82	1,139.13
2. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கும் ஆகும் நேர்முகச் செலவுகள்.		105.17	106.70
3. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் நேர்முகச் செலவு.		994.99	1,245.83
4. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் மறை முகச் செலவு.		81.63	93.79
5. அரசுப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கும் ஆகும் மறைமுகச் செலவு.		11.37	10.98
6. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் மறை முகச் செலவு.		93.00	104.77
7. மொத்தம்—அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை நிறுவனத்துக்காகும் நேர்முகச் செலவும் மறைமுகச் செலவும்.		1,087.99	1,350.60

பாகம் III.

(1)	(2)	சேர்க்கும் தொகை.		1969
		1967-68	1968-69	ஏப்ரல் 1-ம் தேதி நிலவரப்படி முன்னேற்ற இருப்பு.
			(எதிர் பார்க்கப் படுவது).	
		(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)		
1. தேய்மானம் ஒதுக்க நிதி		159.28	189.80	697.38
2. வளர்ச்சி நிதி		..	..	27.78
3. பயணிகள் வசதி நிதி		..	..	3.06
4. வீட்டு வசதி நிதி		..	..	10.64
மொத்தம்..		159.28	189.80	738.86

[1969 மார்ச் 24]

புள்ளி விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு.

கீழ்க்கண்ட தேதிய நிலவரப்படி.	மொத்தம்.	ஒவ்வொரு ஆண்டு சேர்க்கை.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1959 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	3,01.84	25.66
1960 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	3,68.08	66.24
1961 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	4,33.66	65.58
1962 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	4,96.05	62.39
1963 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	5,11.06	15.01
1964 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	6,88.54	177.48
1965 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	8,48.86	1,60.32
1966 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	10,02.02	1,53.16
1967 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	12,03.17	2,01.15
1968 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	14,20.51	2,17.34
1969 ஏப்ரல் 1-ந் தேதி (தற்காலிகமானது.)	16,40.68	2,20.17

புள்ளி விவர அறிக்கை IV.

குரோம்பேட்டை அரசுப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில்
கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல்பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு. கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1958-59	66
1959-60	83
1960-61	97
1961-62	127
	(20 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 3 சரக்கும் பேருந்துகள் உட்பட.)
1962-63	122
	(28 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1963-64	182
	(37 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 7 சரக்கும் பேருந்துகள் உட்பட.)

1969 மார்ச் 24]

கால அளவு	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை
1964-65	292 (42 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், சரக்குப் பேருந்துகளாக மாற்றப்பட்ட 60 பேருந்துகள் ஏனைய 15 -பணிகள் உட்பட.)
1965-66	324 (23 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 61 பணிகள் உட்பட.)
1966-67	342 (15 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 7 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 151 பணிகள் உட்பட.)
1967-68	432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 133 விசைப் பேருந்துகள், 2 சரக்குப் பேருந்துகள் மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 2 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 4 பணிகள், உலகத் தொழிற் சந்தைக்காக 3 சிறப்புப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1968-69 (எதிர் பார்க்கப்படுபவை.)	390 (62 விசைப் பேருந்துகள், 1 சரக்குப் பேருந்து, மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 5 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 102 பணிகள் உட்பட.)

புள்ளி விவர அறிக்கை VII.

இராணித் தோட்டம் பணிக்களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு.	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1964-65	44 (4 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1965-66	60 (21 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட ஆனால் ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 23 பணிகள் நீங்கலாக.)
1966-67	72 (7 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கான 32 பணிகள் உட்பட.)
1967-68	111 (12 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், அரசாங்கத்தின் மற்ற துறைகளுக்கான 12 பேருந்து மேல் பகுதிகள் உட்பட.)
1968-69 (எதிர் பார்க்கப்படுபவை)	86 (12 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் ஏனைய துறைகளுக்கான 6 பணிகள் உட்பட.)

[1969 மார்ச் 24]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும்.
விவர அறிக்கை.

தொடர் எண்.	வழித்தட எண்.	பேருந்து களின் எண்ணிக்கை.	வழி.	ஒட்டப்படும் நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	404-B	2	சேலம்—திருச்சி	2-4-1968.
2	141	2	சென்னை—போளூர்	24-4-1968.
3	95-B	1	சென்னை—திருப்பாவைவனம் ..	17-4-1968.
4	411	1	நாமக்கல்—ரெங்கபாயன்காடு ..	26-6-1968.
5	414	1	திருப்பூர்—ரெங்கபாயன்காடு ..	8-5-1968.
6	143	1	சென்னை—கம்மாவண்பாளையம் ..	11-5-1968.
7	370	1	திருநெல்வேலி—மதுரை ..	19-5-1968.
8	415	1	தருமபுரி—குண்டக்கோட்டை ..	27-5-1968.
9	415-A	1	தருமபுரி—தேன்கனிக்கோட்டை ..	27-5-1968.
10	19-D	1	அடையாறு—செம்பாக்கம் ..	1-6-1968.
11	203-A	1	வேலூர்—திண்டிவனம் ..	5-6-1968.
12	416	1	வேலூர்—ரெங்கபாயன்காடு ..	10-6-1968.
13	19E	2	அடையாறு—திருப்போளூர் ..	11-6-1968.
14	19-F	2	அடையாறு—மகாபலிபுரம் ..	11-6-1968.
15	131	1	சென்னை—பெரும்புதூர் ..	22-7-1968.
16	271	1	கோயம்புத்தூர்—சேலம் ..	6-8-1968.
17	417	2	அரியலூர்—சேலம் ..	9-8-1968.
18	213	1	திண்டிவனம்—கச்சிரப்பாளையம் ..	14-8-1968.
19	214	2	சிதம்பரம்—திண்டிவனம் ..	15-8-1968.
20	88-E	1	சென்னை—சனங்கலம் ..	17-8-1968.
21	136-A	1	சென்னை—திமிரி ..	17-8-1968.
22	271	1	கோயம்புத்தூர்—சேலம் ..	1-9-1968.
23	98	1	சென்னை—வேங்கல் ..	16-9-1968.
24	86-A	1	சோளிங்குர்—சென்னை ..	22-9-1968.
25	272	1	பலாணி—பழனி ..	3-10-1968.
26	216	2	வேலூர்—அனந்தபுரம் ..	18-10-1968.
27	452-A	1	அத்தி பெல்லி எல்லை— திருவண்ணாமலை.	18-10-1968.
28	370	1	திருநெல்வேலி மதுரை.	சந்திப்பு—4-11-1968.
29	108	4	சென்னை—சேலம்	1-12-1968.
30	129	2	சென்னை—செங்கற்பட்டு — ..	1-12-1968.
31	97-B	1	சென்னை—திருத்தணி	1-12-1968.
32	58-C	2	சென்னை—பழவேற்காடு ..	1-12-1968.
33	81-B	2	சென்னை—விளாம்பூர்	1-1-1969.
34	130	2	சென்னை—வந்தவாசி	1-1-1969.
35	139-A	1	சென்னை—அரியூர்	1-1-1969.
36	143-B	2	சென்னை—சிதாளம்பட்டி ..	1-1-1969.

1969 மார்ச் 24]

நாட்டுடைமையைக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும்
விவர அறிக்கை—தொடர்ச்சி.

தொடர் எண்.	வழித்தட எண்.	பேருந்து களின் எண்ணிக்கை.	வழி.	ஓட்டப்படும் நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
37	143	1	சென்னை—கும்மலார்பாளையம் ..	....
3	121-A	2	சென்னை—ஸ்ரீபெரும்புதூர் ..	1-1-1969.
39	97	1	சென்னை—திருத்தணி ..	1-1-1969.
40	97-C	1	சென்னை—திருத்தணி ..	1-1-1969.
41	103	3	சென்னை—நாயுடுப்பேட்டை ..	1-1-1969.
42	112-A	2	சென்னை—சத்தியவேடு ..	1-1-1969.
43	114	2	சென்னை—காளஹஸ்தி ..	1-1-1969.
44	112	1	சென்னை—வரதபாளையம் ..	1-1-1969.
45	113-A	1	சென்னை—புந்தவாக்கம் ..	1-1-1969.
46	76-B	2	காஞ்சிபுரம்—சென்னை ..	1-1-1969.
47	76-D	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை ..	1-1-1969.
48	76-C	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை ..	1-1-1969.
49	82-A	2	சென்னை—மேதம்பாக்கம் ..	1-1-1969.
50	51-C	1	சென்னை—சேவியூர் ..	1-1-1969.
51	52	3	சென்னை—பல்லாவரம் ..	1-1-1969.
52	55-A	1	சென்னை—திருநீர்மலை ..	1-1-1969.
53	60	2	சென்னை—அனகாபுத்தூர் ..	1-1-1969.
54	20-A	2	சென்னை—அம்பத்தூர் ..	1-1-1969.
55	138-A	1	சென்னை—கடம்பத்தூர் ..	1-1-1969.
56	54-A	1	சென்னை—தண்டரை ..	1-1-1969.
57	54	1	சென்னை—பூந்தமல்லி ..	1-1-1969.
58	50-A	1	சென்னை—திருவேற்காடு ..	1-1-1969.
59	54-F	1	சென்னை—நேமலூர் ..	1-1-1969.
60	50	1	சென்னை—மதுரவாயல் ..	1-1-1969.
61	52-A	2	சென்னை—ஓல்கட்டளை ..	1-1-1969.
62	54-G	2	சென்னை—திருமிகை ..	1-1-1969.
63	53-B	3	சென்னை—தண்டரை ..	1-1-1969.
64	92-A	1	சென்னை—ஊத்துக்கோட்டை ..	1-1-1969.
65	56-D	1	தியாகராயநகர்—மணலி ..	1-12-1968.
66	78	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை (அதிக மாக்கப்பட்டது).	1-1-1969.
67	79	1	காஞ்சிபுரம்—சென்னை (அதிக மாக்கப்பட்டது).	1-1-1969.
68	108	1	சென்னை—சதுரங்கப்பட்டினம் ..	1-1-1969.

[1969 மார்ச் 21]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும்
விவர அறிக்கை—தொடர்ச்சி.

தொடர் எண். வழித்தட எண். பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. வழி. ஒட்டப்பரும் நாள்.

(1) (2) (3) (4) (5)

கன்னியாகுமரி பிரிவில் இயங்கும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

வழித்தட எண்.	வழித்தடம்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஒட்டப்பரும் நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)
17-E	நாகர்கோயில்—மொண்டக்காடு	1	20—5—1968.
18-A	நாகர்கோயில்—பெரியக்காடு	1	1—7—1968.
19-C	நாகர்கோயில் (வழி).—கொளச்சல்—ராஜாக்க மங்கலம்	1	22—6—1968.
17-F	நாகர்கோயில்—பெருஞ்சாணி	1	25—5—1968.
17-G	நாகர்கோயில்—பூத்துரை	1	25—5—1968.
16-C	பூத்துரை—கொளச்சல்	1	10—6—1968.
12-C	நாகர்கோயில் (வழி).—தோடுவெட்டி—ராஜாக்க மங்கலம்	1	10—6—1968.
17-H	நாகர்கோயில்—(வழி) அசாரி பள்ளம்—தோடு வெட்டி—முட்டம்.	1	10—6—1968.
65	நாகர்கோயில்—திருநெல்வேலி	6	1—7—1968.
65-A	நாகர்கோயில்—(வழி) எருவாடி—திருநெல் வேலி.	1	1—7—1968.
66	கன்னியாகுமரி—திருநெல்வேலி	1	1—7—1968.
26-A	நாகர்கோயில்—(வழி) வேலமாட—ராஜா ஊர்.	1	4—7—1968.
19-C	நாகர்கோயில்—(வழி) ராஜாக்கமங்கலம்—கொளச்சல்.	1	5—7—1968.
41	கொளச்சல்—அருமானை	1	6—7—1968.
41-A	கொளச்சல்—தோடுவெட்டி	1	6—7—1968.
16-C	பூத்துரை—கொளச்சல்	2	10—7—1968.
14-B	தோடுவெட்டி—கொல்லங்கோடு	1	10—7—1968.
15-D	தோடுவெட்டி—அலென்சோளி	1	10—7—1968.
15-E	குழித்துரை—பனச்சமூட்	1	10—7—1968.
42	மணக்குடி—வீரணி	2	14—7—1968.
22-A	தோடுவெட்டி—அழகியபாண்டிபுரம்	1	1—10—1968.
38-A	நாகர்கோயில்—கேசவன்பூத்தென்துரை	1	1—11—1968.
13-H	தக்கலை—குலசேகரம்	1	2—9—1968.
10-B	நாகர்கோயில்—(வழி) ராஜாக்கமங்கலம்—கொளச்சல்.	1	25—5—1968.